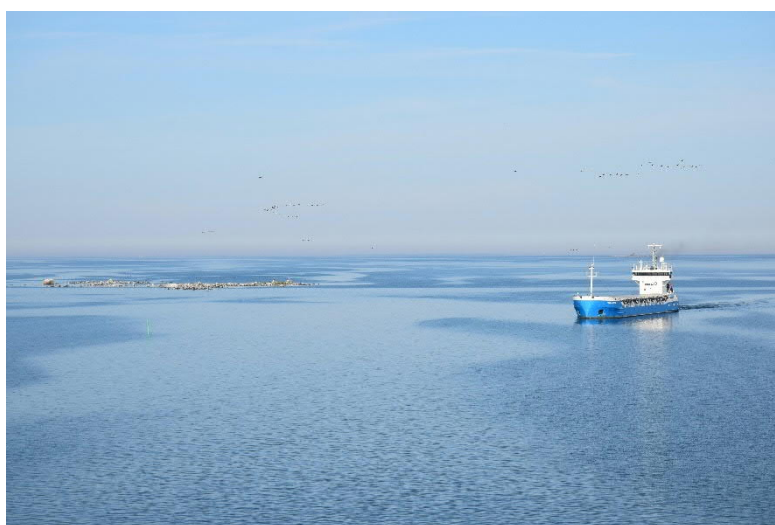


MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA  
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

PUBLICATIONS OF THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
BRAHEA CENTRE AT THE UNIVERSITY OF TURKU

B 212  
2019

# VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2019



Jenny Katila

Minna Alhosalo



**SPC** Shortsea Promotion  
Centre Finland



MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUKSEN JULKAISUJA  
TURUN YLIOPISTON BRAHEA-KESKUS

PUBLIKATIONER AV SJÖFARTSBRANSCHENS UTBILDNINGS- OCH  
FORSKNINGSCENTRAL  
BRAHEA CENTRUM VID ÅBO UNIVERSITET

PUBLICATIONS OF THE CENTRE FOR MARITIME STUDIES  
BRAHEA CENTRE AT THE UNIVERSITY OF TURKU

B 212  
2019

# VARUSTAMOBAROMETRI REDERIBAROMETERN 2019

Jenny Katila

Minna Alhosalo

Turku 2019

JULKAISIJA / PUBLISHER:

Turun yliopiston Brahea-keskus / Brahea Centre at the University of Turku  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS  
CENTRE FOR MARITIME STUDIES

Käyntiosoite / Visiting address:  
ICT-City, Joukahaisenkatu 3-5 B, 5.krs, Turku

Postiosoite / Postal address:  
FI-20014 TURUN YLIOPISTO

Puh. / Tel. +358 29 450 5000  
<http://utu.fi/mkk>

Turku 2019

ISBN 978-951-29-7899-1 (Verkkojulkaisu)

ISSN 2342–1436 (Verkkojulkaisu)

Kannen kuva: Tapio Karvonen

## ESIPUHE

Varustamobarometri kartoittaa Suomen merenkulku- ja varustamoalan suhdannetilannetta ja näkymiä. Se perustuu kyselyyn, joka kohdistetaan Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille, tärkeimmille yhdistykseen kuulumattomille varustamoille ja joukolle Suomen meriliikenteen kannalta oleellisia ulkomaisia varustamoita, joilla on säännöllistä liikennettä Suomeen. Tätä varustamoiden ylimmältä johdolta kerättävään aineistoon perustuvaa barometria on toteutettu yhtäjaksoisesti vuodesta 2006.

Käsillä olevassa barometrissa merikuljetusmarkkinoiden nousujohteisen suhdannekehityksen nähdään taittuneen kuluvana vuonna ja kuljetuskysynnän kehitystä ennakoivat saldoluvut ovat heikentyneet. Talouden yleinen epävarmuus ja kuljetuskysynnän riittämättömyys ovat lisänneet merkitystään varustamoiden kehittymisen ja kasvun esteinä.

Uutena elementtinä barometriin on otettu vuosittain toistuvia seurantakysymyksiä koskien vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Tarkoituksena on tarkastella varustamojen näkemyksiä tästä teemasta viiden vuoden ajanjaksolla. Viimevuotisten vastausten tapaan varustamoiden mielipiteet ovat edelleen varsin jakautuneita sen suhteen, missä määrin yritysvastuu ja ympäristöystävällisyys vaikuttavat varustamon kilpailukykyyn ja mikä merkitys niillä on rahdinantajille.

Varustamobarometri 2019 on toteutettu yhteistyössä Liikenne- ja viestintävirasto Traficom, Suomen Varustamot ry:n ja Ahvenmaan maakuntahallituksen kanssa. Haluamme esittää lämpimät kiitoksemme yhteistyötahoillemme sekä kaikille kyselyyn vastanneille, jotka mahdollistivat Varustamobarometrin 2019 toteutuksen.

Turussa 30.11.2019

Sakari Kajander  
Merenkulkualan koulutus- ja tutkimuskeskus  
Turun yliopiston Brahea-keskus

## FÖRORD

Rederibarometern kartlägger konjunkturläget och konjunkturprognoserna för den finländska sjöfarts- och rederibranschen. Den baserar sig på en enkät som riktas till rederier som är medlemmar i Rederierna i Finland rf, de viktigaste rederierna som inte hör till föreningen samt en grupp utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och bedriver regelbunden trafik till Finland. Barometern samlar in information från rederiernas högsta ledning och kartläggningen har genomförts utan avbrott sedan år 2006.

I denna barometer ser man att den stigande trenden i konjunkturutvecklingen på sjötransportmarknaden har brutits under det pågående året och att saldotalen i prognosen för transportefterfrågan har försvagats. Den allmänna ekonomiska osäkerheten och den bristande transportefterfrågan har blivit allt starkare hinder för rederiernas utveckling och tillväxt.

Som ett nytt element i barometern introduceras årligen återkommande uppföljningsfrågor om ansvarsfullhet och miljövänlighet. Syftet är att undersöka rederiernas åsikt om detta tema under en femårsperiod. Liksom i svaren under de senaste åren så går rederiernas åsikter fortfarande isär gällande i vilken grad företagsansvar och miljövänlighet påverkar rederiets konkurrenskraft och vilken betydelse dessa faktorer har för befraktarna.

Rederibarometern 2019 har genomförts i samarbete med Transport- och kommunikationsverket Traficom, Rederierna i Finland rf och Ålands landskapsregering. Vi vill framföra vårt varma tack till våra samarbetspartner samt alla som besvarat enkäten och på så sätt möjliggjort Rederibarometern 2019.

Åbo den 30 november 2019

Sakari Kajander  
Sjöfartsbranschens utbildnings- och forskningscentral  
Åbo universitets Brahea-centrum

## TIIVISTELMÄ

Vuoden 2019 varustamobarometrikyselyn mukaan sekä yksittäistä varustamoita että merenkulku- ja varustamoalaa yleisesti koskevat teemat ovat kääntyneet negatiivisiksi ja edellisten vuosien noususuhdanne näyttäisi olevan päättymässä. Myös tulevat 12 kuukautta nähdään kehityksen suhteen melko negatiivisina.

### Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

Merikuljetusmarkkinoiden suhdanne on negatiivinen niin kuluneen kauden kuin ennusteenkin osalta. Vastaajista lähes puolet on sitä mieltä, että tilanne on jonkin verran tai huomattavasti huonompi edelliseen kauteen verrattuna. Ennusteen mukaan suhdanne paranee hieman seuraavan 12 kuukauden aikana, säilyen kuitenkin negatiivisena. Myös Itämeren ja Pohjanmeren alueen kuljetuskysynnän tilannetta kuvaava saldoluku on notkahtanut, sillä saldoluku on laskenut edellisestä vuodesta yli sadalla pisteellä, eikä tilanteen juuri ennusteta muuttuvan tulevan 12 kuukauden aikana. Edellinen vastaavan suuruinen pudotus on tapahtunut vuosien 2010-2011 välisenä aikana.

Sekä Suomen meriliikenteen vientiä, että tuontia kuvaavat ennusteet ovat heikentyneet merkittävästi edellisestä jaksosta, sillä molemmissa saldoluvut ovat pudonneet noin miinus 50 pisteeseen. Vastaajista suunnilleen puolet on sitä mieltä, että vienti ja tuonti pysyvät ennallaan ja toinen puoli on sitä mieltä, että molemmat vähenevät jonkin verran.

Merikuljetusmarkkinoiden kilpailua kuvaavat saldoluvut ovat olleet koko barometrin ajan negatiiviset kiristyy ja vastaajien mukaan kilpailu on entisestään kiristymässä. Merikuljetusrahtien hinnat ovat vastaajien mukaan kuluneiden vuosien aikana suurimmaksi osaksi laskeneet. Vuosien 2017-2018 poikkeuksellinen positiivinen saldoluku on jälleen kääntynyt negatiiviseksi. Myös ennusteen mukaan hinnat ovat laskusuuntaisia tulevien 12 kuukauden aikana. Suurin osa vastaajista onkin kuluneena kautena sitä mieltä, että polttoaineen hinnan nousu on taittunut ja hinta pysynyt ennallaan. Tilanteen arvioidaan muuttuvan noususuuntaiseksi tulevan jakson aikana.

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on negatiivinen, kuten se on ollut koko tarkastelujakson historian ajan. Saldoluvussa ei ole tapahtunut merkittävää muutosta kuluneen kauden aikana. Myös muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on aiempien vuosien tapaan säilynyt negatiivisena.

Investoinnit Suomen ja ulkomaiden väliseen liikenteeseen ovat laskeneet hieman edelliseen vuoteen verrattuna. Saldoluku on säilynyt kuitenkin positiivisena ja tilanteen uskotaan jatkuvan kohtuullisen hyvänä tulevan jakson aikana.

### Yksittäistä varustamoita koskevat kysymykset

Varustamoiden liikevaihtoa kuvaava luku on laskenut jonkin verran edelliseen kauteen verrattuna, joskin saldoluku on pysynyt positiivisena. Hienoista laskua ennakoidaan myös tulevalle

kaudelle. Kapasiteetin käyttöaste on laskenut niukasti negatiiviseksi, mutta laskun uskotaan olevan vain väliaikainen.

Suomen lipun alla purjehtivan merihenkilöstön määrässä ei kuluvalle kaudella ole tapahtunut merkittävää muutosta, mutta ennusteen mukaan määrä tulee laskemaan. Muun kuin Suomen lipun alla purjehtivan merihenkilöstön määrä on puolestaan noussut jonkin verran ja suuntauksen arvioidaan jatkuvan tulevan jakson aikana.

#### Varustamoiden kehittymisen ja kasvun esteet sekä toimintaympäristön muutokset

Kuluvan tarkastelujakson merkittävin kehittymisen ja kasvun este oli talouden yleinen epävarmuus. Seuraavina vastanneiden huolenaiheina olivat osaavien meripuolen työntekijöiden saannin vaikeus sekä työvoimakustannusten nousu. Myös kysynnän riittämättömyys, huono hintakehitys sekä Suomen lipun hinta nähtiin merkittävinä esteinä.

Neljäsosa vastaajista on sitä mieltä, että merenkulkupolitiikka on huonontunut kuluvan kauden aikana entisestään. Merenkulkupolitiikkaa kuvaava kuvaaja on vuodesta 2011 lähtien ollut yhtäjaksoisesti negatiivisen puolella eikä kuluva kausi poikkea yleisestä kehityksestä.

Ennuste suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden kehityksestä on vuosia 2017 ja 2018 lukuun ottamatta ollut barometrin toteuttamisen aikana negatiivinen. Kuluneen kauden ennusteen mukaan tilanteen uskotaan taittuvan taas laskuun. Suomen lipun alla purjehtivien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä on ollut suunnilleen 30 % vuodesta 2006 lähtien, jolloin barometri tehtiin ensimmäisen kerran.

#### Teemakysymykset

Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyssarja, jolla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tämän vuoden teemakysymys koski vuonna 2020 voimaan astuvaa globaalia polttoaineen rikki- ja raskasmetallipitoisuusrajaa. Suurin osa vastaajista oli sitä mieltä, että säädöksellä ei ole vaikutusta heidän varustamonsa toimintaan, kuten ei myöskään koko Suomen merikuljetuksiin.

Tämän vuoden barometriin on uutena elementtinä lisätty teemakysymys, jossa tarkastellaan tiettyä teemaa viiden vuoden aikajänteellä. Kysymyksellä kartoitettiin varustamoiden käsityksiä vastuullisuudesta ja siitä, miten rahdinantajat arvostavat vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Varustamojen kilpailuetuina merikuljetusmarkkinoilla vastaajat ovat maininneet muun muassa ympäristöystävällisyyden sekä yleensäkin ympäristöasioiden kehittämiseen liittyvän proaktiivisuuden esimerkiksi vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyen. Vastaajien mielipiteet rahdinantajien vastuullisuuden arvostamisesta jakautuivat kahtia: toiset olivat sitä mieltä, että näitä asioita arvostetaan ja otetaan toiminnassa huomioon, kun taas toiset olivat sitä mieltä, että vastuullisemmasta toiminnasta syntyvistä kustannuksista ei olla valmiita maksamaan.



## SAMMANFATTING

Enligt rederibarometern 2019 har de teman som gäller både de individuella rederierna och sjöfarts- och rederibranschen i allmänhet utvecklats i en negativ riktning och de föregående årens konjunkturuppgång verkar gå mot sitt slut. Även de kommande 12 månaderna förväntas medföra en ganska negativ utveckling.

### Allmänna frågor om rederibranschen

Sjötransportmarknadernas konjunkturer är negativa för både den gångna perioden och i prognosen. Nästan hälften av deltagarna anser att läget är något eller betydligt sämre jämfört med föregående period. Enligt prognosen förbättras konjunkturerna något under de följande 12 månaderna, men förblir ändå negativa. Även saldotalet som beskriver transportefterfrågan på Östersjön och Nordsjön har försvagats, eftersom det har sjunkit med över hundra poäng jämfört med föregående år och läget inte ser ut att förändras under 12 kommande månaderna. Senaste motsvarande nedgång skedde under åren 2010–2011.

Prognoserna för både export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik har försvagats avsevärt sedan föregående period, eftersom båda saldotalen har sjunkit till omkring minus 50 poäng. Omkring hälften av deltagarna anser att exporten och importen förblir oförändrade och den andra hälften anser att båda minskar något.

Saldotalen som beskriver konkurrensen på sjötransportmarknaden har varit negativa under hela den tid som barometern sammanställts och deltagarna anser att konkurrensen kommer att hårdna ytterligare. Sjötrafikens fraktpriser har enligt deltagarna främst sjunkit under de gångna åren. Det ovanligt positiva saldotalet under åren 2017–2018 har igen blivit negativt. Även prognosen visar att priserna kommer att sjunka under de kommande 12 månaderna. Majoriteten av deltagarna under den gångna perioden anser att bränslepriset har slutat stiga och stannat på samma nivå. Läget tros förändras så att priset stiger under den kommande perioden.

Saldotalet som beskriver besättningskostnaderna för fartyg under finländsk flagg är negativt, liksom det har varit under hela barometerns historia. Under perioden har inga betydande förändringar i saldotalet skett. Även saldotalet för besättningskostnader på fartyg med annan än finländsk flagg förblir negativt, liksom under tidigare år.

Investeringarna i trafiken mellan Finland och utlandet har minskat något jämfört med föregående år. Saldotalet har dock förblivit positivt och situationen antas fortsätta på en god nivå under den kommande perioden.

### Frågor om enstaka rederier

Saldotalet som beskriver rederiernas omsättning har sjunkit något jämfört med föregående period, men är fortfarande positivt. En liten nedgång förutspås även ske under den kommande perioden. Utnyttjandegraden av rederiernas kapacitet har sjunkit så att den är en aning negativ, men nedgången tros vara tillfällig.

Antalet sjöanställda på fartyg under finländsk flagg har inte förändrats nämnvärt under den innevarande perioden, men enligt prognosen kommer antalet att minska. Antalet sjöanställda på fartyg med annan än finländsk flagg har däremot ökat något och utvecklingen förutspås fortsätta under den kommande perioden.

#### Hinder för rederiernas utveckling och tillväxt samt förändringar i verksamhetsmiljön

Det främsta hindret för utveckling och tillväxt under den innevarande granskningsperioden var den allmänna osäkerheten inom ekonomin. Andra orosmoment för deltagarna var svårigheten att hitta kunnig sjöarbetskraft samt de ökade arbetskraftskostnaderna. Också otillräcklig efterfrågan, dålig prisutveckling samt priset för finländsk flagg sågs som betydande hinder.

En fjärdedel av deltagarna anser att sjöfartspolitikerna har försämrats ytterligare under den pågående perioden. Grafen som beskriver sjöfartspolitikerna har sedan år 2011 hela tiden varit negativ och den innevarande perioden avviker inte från den allmänna utvecklingen.

Prognosen för utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandel har, med undantag för åren 2017 och 2018, varit negativ under hela barometerns historia. Enligt prognosen från den gångna perioden förutspås situationen igen vända mot det sämre. De finskflaggade fartygens andel av godstrafiken mellan Finland och utlandet har varit omkring 30 procent sedan år 2006, då barometern för första gången sammanställdes.

#### Temafrågor

Rederibarometerns temafråga är en fråga eller frågeserie med nytt tema varje år, som kartlägger deltagarnas åsikter om aktuella teman. I år gällde temafrågan den globala gränsen för svavelhalten i bränsle som träder i kraft år 2020. Största delen av deltagarna anser att regeln inte kommer att påverka verksamheten på deras rederi, liksom inte heller sjötransporterna i hela Finland.

Ett nytt element i årets barometer är en temafråga, där ett specifikt tema granskas över en femårsperiod. I frågan kartlades rederiernas uppfattningar om ansvarsfullhet och i vilken grad befaktarna uppskattar ansvarsfullhet och miljövänlighet. Bland rederiernas konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden nämner deltagarna till exempel miljövänlighet samt en allmän proaktivitet i utvecklingen av miljöfrågor, exempelvis när det gäller alternativa bränslen. Deltagarnas åsikter om befaktarnas uppskattning av ansvarsfullhet är tudelade: en del anser att dessa frågor uppskattas och beaktas i verksamheten, medan andra anser att man inte är beredd att betala de kostnader som en mer ansvarsfull verksamhet leder till.

## SISÄLLYSLUETTELO

### VARUSTAMOBAROMETRI 2019 – REDERIBAROMETERN 2019

1	JOHDANTO .....	11
2	VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT.....	12
3	MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS.....	15
3.1	Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset.....	15
3.2	Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset.....	25
4	VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET.....	30
5	TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET .....	31
6	TEEMAKYSYMYKSET .....	34
7	YHTEENVETO .....	38
8	INLEDNING .....	41
9	BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER.....	42
10	SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID.....	45
10.1	Allmänna frågor om rederibranschen.....	45
10.2	Frågor om enstaka rederier .....	55
11	HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT.....	60
12	FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN.....	61
13	TEMAFRÅGOR .....	64
14	SLUTSATSER.....	68



## 1 JOHDANTO

SPC Finlandin Varustamobarometrin kysely toteutettiin verkkokyselynä loka-marraskuussa 2019. Aiempien vuosien tapaan kyselyyn oli mahdollista vastata joko suomeksi tai ruotsiksi. Kysely suunnattiin Suomen Varustamot ry:n jäsenvarustamoille sekä tärkeimmille em. yhdistykseen kuulumattomille suomalaisille varustamoille. Mukana ovat myös Suomen meriliikenteen kannalta oleelliset ulkomaiset varustamot, joilla on säännöllistä liikennettä Suomessa. Barometrikyselyn potentiaalisten vastaajien määrä pysyi samalla tasolla edellisvuoden kanssa. Potentiaalisia vastaajia oli 28, joista 20 vastasi eli kyselyn vastausprosentti oli 71.

Barometri kehitettiin keväällä 2006 merikuljetusten parissa työskentelevien työkaluksi. Alussa se julkaistiin kahdesti vuodessa, ja vuodesta 2010 lähtien barometri on julkaistu kerran vuodessa.

Miten barometriä luetaan:

Varustamoa koskevista A-ryhmän kysymyksistä esitetään numeraalinen yhteenveto.

Varustamoalaa ja yksittäistä varustamoa koskevista B-ryhmän teemoista esitetään prosenttijakaumat kysymyksittäin. Kunkin kysymyksen osalta esitetään vastausvaihtoehtojen saamat prosenttiluvut kysymykseen vastanneiden kokonaismäärästä.

Lisäksi esitetään saldoluvut. Saldoluvun avulla kehitystä voidaan verrata havainnollisesti. Saldoluku lasketaan vähentämällä positiivista kehitystä arvioineiden vastaajien määrästä negatiivisen arvion antaneiden määrä. Saldoluvun asteikko on kolmiportainen ja saldoluku vaihtelee välillä -100 ja 100. Jos esimerkiksi positiivista kehitystä ennustaisi 60 prosenttia vastaajista, neutraalia 10 prosenttia ja negatiivista 30 prosenttia laskettaisiin saldoluku  $60 - 30 = 30$ . Saldoluvusta ei voi päätellä niiden vastaajien määrää, jotka ovat arvioineet, että tilanne on säilynyt tai tulee säilymään ennallaan. Neutraalin vastauksen antaneiden määrä on arvioitava prosenttijakaumasta.

Aikasarjoja on muodostettu käyttämällä nyt suoritettun kyselyn tietojen ohella myös aikaisempien kyselyjen tietoja. Kysymyskohtaisissa aikasarjoissa tärkein vertailukohde on toteutuneen tilanteen vertailu eri ajankohtina. Tulokset esitetään graafisesti. Samaan kuvioon on yhdistetty myös tuorein ennuste. Lisäksi tietyissä kysymyksissä vanhan ennusteen lukuja on verrattu uuden ennusteen lukuihin.

Alan kehitystä ennakoitaessa jokaisella vastauksella on sama painoarvo.

C-ryhmän "Kasvun esteet" esitetään graafisena pylväskaaviona.

D-ryhmän "Toimintaympäristön muutoksista" esitetään jakaumat kysymyksittäin ja saldoluvut.

E-ryhmässä esitetään vaihtuvien teemakysymysten tulokset.

## 2 VARUSTAMOIDEN TAUSTATIEDOT

A-ryhmän kysymyksillä kartoitettiin varustamoihin liittyvät taustatiedot. Seuraavissa taulukoissa on esitetty vastaajien jakaumat eri taustakysymysten suhteen.

### Yhteystiedot (A1)

Kysely osoitettiin yritysten ylimmälle johdolle. Varustamobarometriin vastanneista suurin osa oli yritysten toimitusjohtajia (65 %). Lisäksi kyselyyn vastasi mm. hallituksen puheenjohtaja, varatoimitusjohtaja sekä eri osastojen johtajia.

### Varustamon pääasiallinen liikennemuoto (A2)

Linjaliikennettä harjoittaa 40 % vastanneista varustamoista, hakurahtiliikennettä 55 % ja muuta liikennettä loput eli 5 % vastanneista varustamoista. Liikennemuodon jakaantuminen esitetään taulukossa 2.1.

Taulukko 2.1. Varustamon liikennemuoto (n=20).

Liikennemuoto	mainintoja kpl	%
Linjaliikenne	8	40 %
Hakurahtiliikenne	11	55 %
Muu	1	5 %

### Varustamon pääasiallinen tavaraliikenne (A3)

Taulukossa 2.2. esitetään varustamoiden pääasiallinen tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin. Varustamo saattaa harjoittaa useampaa kuin yhtä tavaraliikenteen muotoa, mistä johtuen mainintojen lukumäärä (n) on suurempi kuin vastaajien lukumäärä. Suurin osa vastaajista kuljettaa kappaletavaraa, kuivabulk-kuljetuksia on 43 %:lla ja nestebulk-kuljetuksia 9 %:lla.

Taulukko 2.2. Varustamon tavaraliikenteen muoto tavararyhmittäin (n=23).

Tavaraliikenne	mainintoja kpl	%
Kuivabulk	10	43 %
Nestebulk	2	9 %
Kappaletavara	11	48 %

### Varustamon liikevaihdon suuruusluokka (A4)

Kyselyssä annettiin neljä eri vaihtoehtoa varustamon liikevaihdon suuruusluokan kartoittamiseksi (taulukko 2.3). Pienimmän eli alle 10 miljoonan euron liikevaihdon ilmoitti lähes kolmasosa vastaajista. Saman verran vastaajia ilmoitti varustamonsa liikevaihdon suurimpaan eli yli 100 miljoonan euron liikevaihdon luokkaan. Luokkaan 10 - 50 miljoonaa euroa sekä 50-100 miljoonaa euroa sijoittui loput noin kolmasosa vastaajista.

Taulukko 2.3. Varustamon liikevaihto (n=19).

Liikevaihto	mainintoja kpl	%
alle 10 MEUR	6	32 %
10 - 50 MEUR	5	26 %
50 - 100 MEUR	2	11 %
yli 100 MEUR	6	32 %

Varustamon työntekijämäärän suuruusluokka (A5)

Barometrissä kartoitettiin varustamoiden työntekijämääriä ennalta annettuihin luokkiin perustuen. Varustamoiden työntekijämäärä oli jakaantunut suhteellisen tasaisesti kaikkiin luokkiin. Kyselyyn vastanneista varustamoista reilu kolmasosa ilmoitti työntekijämääränsä olevan yli 200 työntekijää. Molempiin kategorioihin, alle 20 sekä 50-200 työntekijää, kuului 25 % vastaajista. Luokkaan 20-50 työntekijän varustamoita kuului vähemmistö vastaajista. Työntekijöiden lukumäärän jakauma esitetään taulukossa 2.4.

Taulukko 2.4. Varustamon työntekijämäärä (n=20).

Työntekijämäärä	mainintoja kpl	%
alle 20	5	25 %
20 - 50	3	15 %
50 - 200	5	25 %
yli 200	7	35 %

Varustamon tonnisto (A6)

Ainoastaan omaa tonnistoa oli reilulla enemmistöllä vastanneista varustamoista. Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa, että ainoastaan vuokrattua tonnistoa oli noin viidenneksellä vastaajista. Kaikilla vastaajilla oli siis joko omaa tai vuokrattua tonnistoa. Vastaajien jakautuminen selviää taulukosta 2.5.

Taulukko 2.5. Varustamon tonnisto (n=19).

Tonnisto	mainintoja kpl	%
Ainoastaan omaa tonnistoa	12	63 %
Sekä omaa että vuokrattua tonnistoa	3	16 %
Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa	4	21 %
Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa	0	0 %

Varustamon lippuvaltiot (A7)

Barometrissä kartoitettiin vastanneiden varustamoiden operoimien alustyyppien jakautumista Suomen lipun, EU-lipun sekä muun lipun kesken (taulukko 2.6). Kyselyyn vastanneiden varustamoiden yhteenlaskettu alusmäärä oli yhteensä 769. Edellisenä vuonna vastanneilla varustamoilla aluksia oli yhteensä 372. Ilmoitettujen alusten määrä on vaihdellut merkittävästi barometrin toteutuksen aikana, mihin vaikuttaa kulloinkin barometrissä mukana olevat varustamot sekä ovatko he ilmoittaneet kyselyssä operoimiensa alusten määrän.

Taulukko 2.6. Varustamon alusten jakautuminen alustyyppien mukaan lippuvaltioittain (n=19)

Lippu/alustyyppi	Suomi	EU	muu	YHTEENSÄ
Roro/ropax	38	11	0	49
Kontti	8	103	500	611
Kuivabulk	47	43	4	94
Nestebulk	5	0	10	15
YHTEENSÄ	98	157	332	769

Liikenne- ja viestintäviraston Traficom ylläpitämään kauppaa-alusluetteloon merkitään tiedot meriliikenteeseen käytettävistä aluksista. Traficom kauppalaivaston kuukausitilaston 3/2019 mukaan Suomen kauppaa-alusluetteloon merkittyjä aluksia oli 116 kappaletta ja 31.10.2019 päivitetyn tiedon mukaan lukumäärä oli 117. Lukumäärä 30.9.2018 oli yhteensä 111 kappaletta, joten Suomen kauppalaivasto on hieman kasvanut. Vaikka kauppaa-alusluettelo elää koko ajan ja muutokset, kuten omistajanvaihdokset ja nimenmuutokset, ovat tavallisia, niin luetteloon merkittyjen alusten määrä on pysynyt melko samansuuruisena viimeisten vuosien aikana.



### 3 MERENKULKUALAN NYKYTILANNE JA TULEVAISUUS

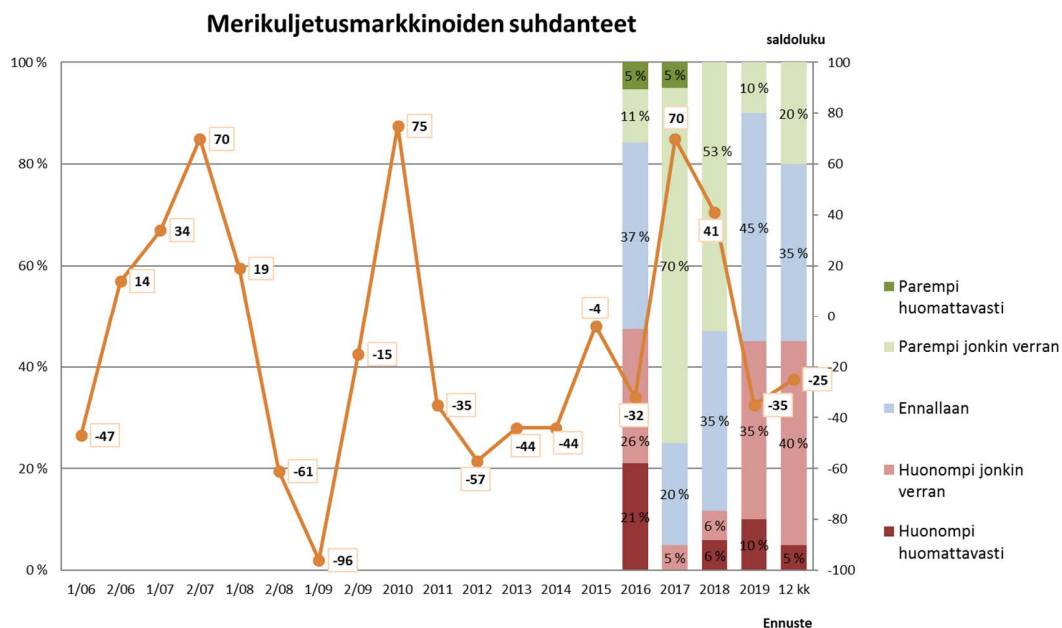
B-ryhmän kysymyksillä selvitettiin nykytilannetta ja tulevaisuutta niin, että ensin kartoitettiin varustamoalaa ja merikuljetusmarkkinoita yleensä ja sen jälkeen yksittäistä varustamoaa koskevia suhdannenäkymiä. Tarkastelun aikajakso muodostui tapahtuneen osalta viimeisestä kahdestatoista kuukaudesta ja tulevaisuuden osalta seuraavasta kahdestatoista kuukaudesta.

Poikkeuksen tästä tekee Suomen meriliikenteen vienti- ja tuontikuljetusten määrät, joista on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudeksi. Investoinneissa koskien Suomen ja ulkomaiden välistä liikennettä aikajaksona on käytetty 24 kuukautta. Ennen vuotta 2010 barometreissa käytettiin pääosin kuuden kuukauden aikajaksoa, sillä barometri julkaistiin kahdesti vuodessa. Muuttunut tarkasteluväli tulee ottaa huomioon tilastojen analysoinnissa.

#### 3.1 Yleisesti varustamoalaa koskevat kysymykset

##### Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (B1)

Merikuljetusmarkkinoiden suhdannetilanne on kahden edellisen noususuhdanteisen vuoden jälkeen kääntynyt laskuun. Saldoluku on laskenut kuluneen kauden aikana reilulla 70 pisteellä viime kaudesta, jolloin saldoluku oli vahvasti positiivinen. Hajontaa vastaajien kesken on kulu-neella kaudella edelleen. Vastaajista hieman alle puolet eli 45 % oli sitä mieltä, että suhdanneti-lanne on pysynyt ennallaan ja reilu kolmasosa arvioi tilanteen huonontuneen edellisvuoteen verrattuna. Saldoluku nousi kaudella 2017 toiseksi korkeimmaksi, kuin mitä se on ollut koko ba-rometrin toteuttamisen aikana. Ennätyslukema on peräisin vuodelta 2010, jolloin pisteluku oli 75. Ennusteen mukaan laskusuhdanne jatkuu seuraavan 12 kuukauden aikana, ennusteen sal-doluvun ollessa -25.

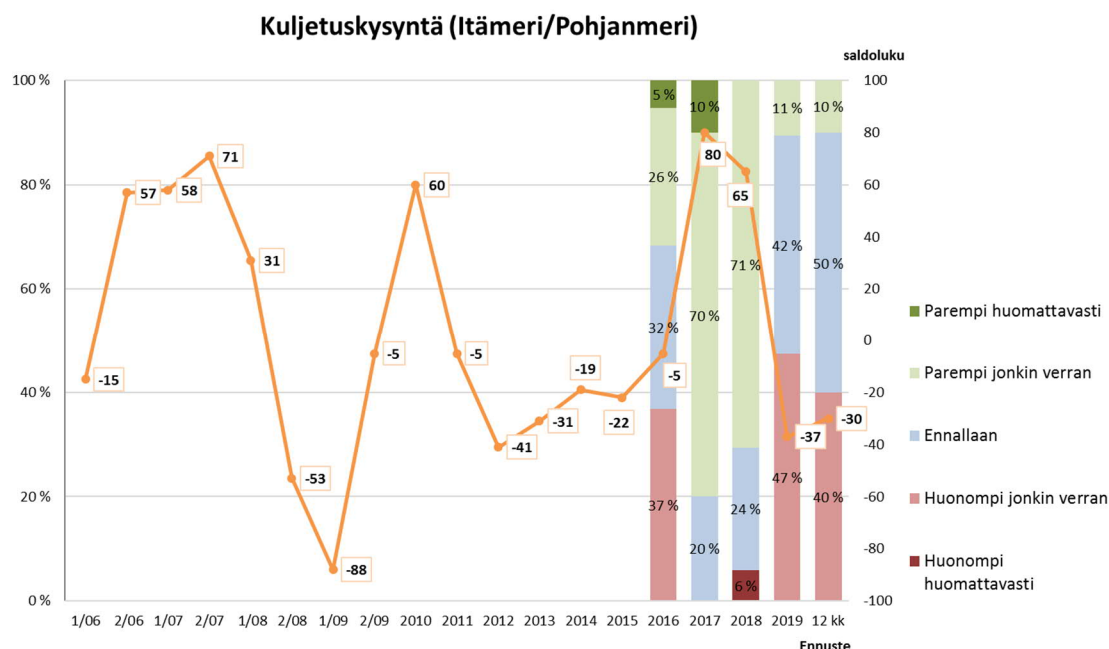


Kuva 3.1. Merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet (tot. 2019 n=20, ennuste 12 kk n=20)

### Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (B2)

Myös kuljetuskysynnän suhdannetilanne on kääntynyt laskuun niin kuluneen kauden kuin ennusteenkin osalta. Kahden noususuhdannetta kuvaavan kauden jälkeen saldoluku on laskenut -37 pisteeseen. Prosentuaaliset osuudet jakaantuivat siten, että vastaajista 47 % oli sitä mieltä, että kysyntä on huonontunut verran ja 42 % arvioi tilanteen pysyneen ennallaan. Vastaajista 11 % arvioi kuljetuskysynnän määrän olevan jonkin verran parempi kuin edellisenä kautena.

Vastaajat arvioivat tilanteen pysyvän negatiivisena seuraavan 12 kuukauden aikana siten, että ennusteen saldoluku pysyy lähes samalla tasolla. Ennusteen saldoluku oli -30. Arvioiden prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että puolet toimijoista uskoo kysynnän määrän pysyvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Vastaajista 40 % arvioi tilanteen huonontuvan jonkin verran ja 10 % vastaajista arvioi tilanteen parantuvan jonkin verran.



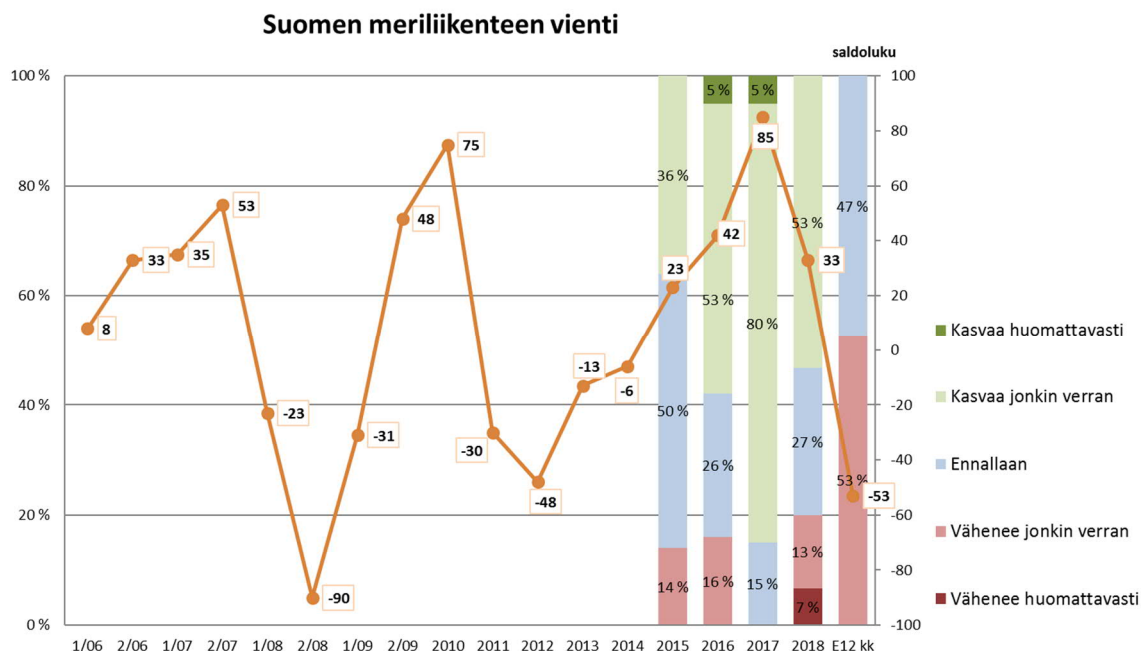
Kuva 3.2. Kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla (tot. 2019 n=19, ennuste 12 kk n=20).

### Vienti- ja tuontikuljetusten määrä (B3)

Suomen meriliikenteen viennin ja tuonnin kuvaamisessa on koko varustamobarometrin ajan käytetty vain ennusteita, ei arvioita edellisen vuoden tilanteesta kuten muiden teemojen kohdalla.

Suomen meriliikenteen vientikuljetusten osalta kasvuodotukset ovat kääntyneet negatiivisiksi. Kuluneen kauden vientiennusteen saldoluku oli -53, joka on oleellisesti laskenut edellisen kauden ennusteista. Edellisen kerran meriliikenteen viennin vähenemistä on odotettu vuosina

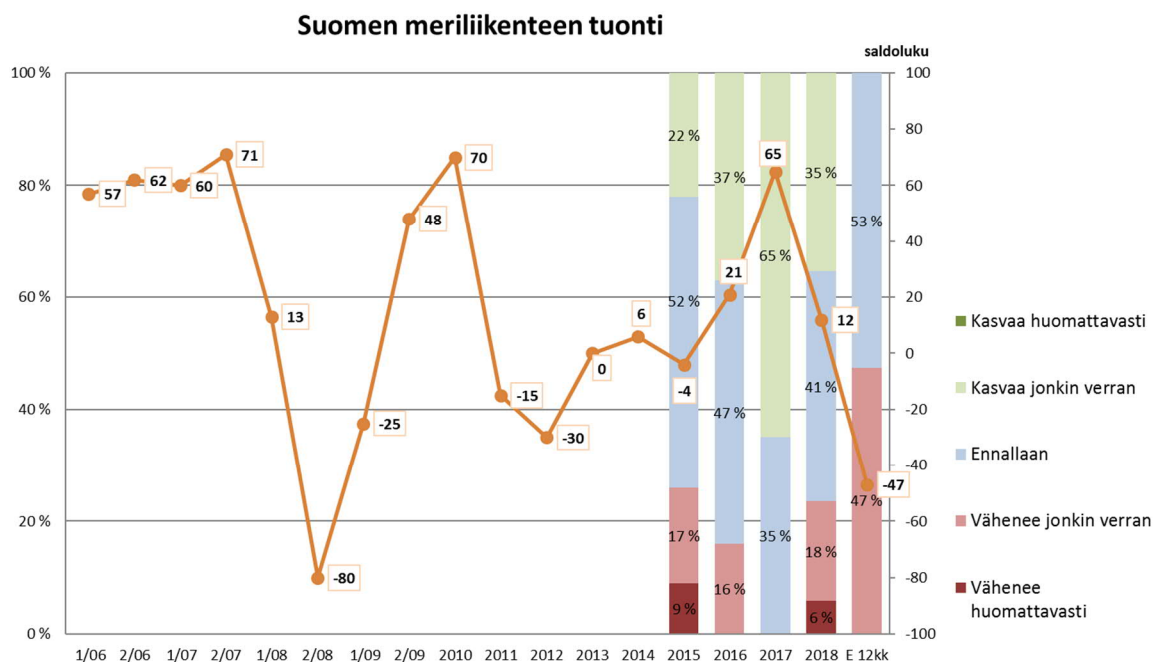
2011-2014. Kuluneena kautena vastaajista reilu puolet eli 53 % arvioi meriliikenteen viennin vähenevän jonkin verran. Ennallaan tilanteen arvioi säilyvän 47 % vastaajista.



Kuva 3.3. Suomen meriliikenteen vienti (ennuste 12 kk n=19).

Samoin kuin vientikuljetuksissa, niin tuontikuljetuksissa on nähtävissä alaspäin suuntautuva suhdanne. Kuluneen kauden odotuksia kuvaava saldoluku (-47) on tuontikuljetusten määrän laskua edustava. Matalin tuontikuljetuksia kuvaava saldoluku on ollut kaudella 8/2008, jolloin saldoluku oli ennätys matalalla (-80). Vientiin verrattuna tuonnin tulevaisuuden laskusuhdanne ennakoidaan olevan vain hieman maltillisempi.

Tuonnin osalta vastausten prosentuaaliset osuudet jakautuivat huomattavasti tasaisesti: 43 % vastaajista arvioi tilanteen pysyvän ennallaan ja loput vastaajat ennakoivat tuontikuljetusten vähenevän jonkin verran.

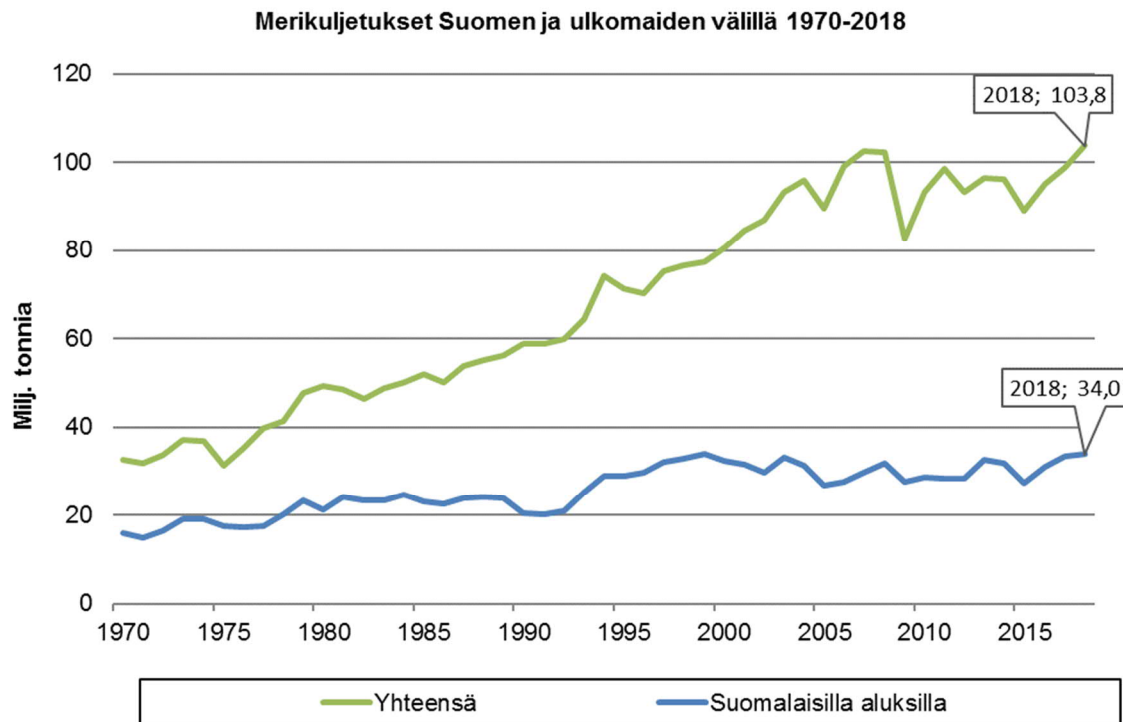


Kuva 3.4. Suomen meriliikenteen tuonti (ennuste 12 kk n=19).

Ulkomaan merikuljetuksista on kerätty säännöllisesti tietoa vuodesta 1970 lähtien. Vuosina 2010-2018 tilastoa on tuottanut Liikennevirasto, jota ennen julkaisija oli Merenkululaitos. Ulkomaan meriliikenteen tilastojen tuotanto on siirtynyt vuoden 2018 - 2019 vaihteessa Liikenne- ja viestintävirasto Traficomille.

Tiedon keräämisestä lähtien merikuljetusten määrää on ollut suhteellisen tasaisesti kasvava, mihin poikkeuksen tekee vuonna 2009 tapahtunut huomattava notkahdus. Suomalaisilla aluksilla kuljetettu määrä on absoluuttisesti mitattuna pysynyt 1990-luvun puolivälistä lähtien noin 30 miljoonassa tonnissa. Vuonna 2018 vastaava määrä oli noin 34 miljoonaa tonnia. Tilastoinnin ensimmäisenä vuosikymmenenä suomalaisilla aluksilla kuljetettu osuus merikuljetusten kokonaismäärästä oli noin puolet, mutta osuus on vähentynyt tasaisesti 1980-luvun alusta lähtien. Viime vuosina suomalaisilla aluksilla on merikuljetuksista kuljetettu noin kolmannes. (Kuva 3.5.) (Traficom, 2019)

On huomioitavaa, että Traficomien tilastot (2019) kattavat kuljetusten määrän vuosina 1970 - 2018. Vuoden 2019 vuositilastot ovat saatavilla vuoden 2020 aikana. Vuosien 2016 - 2018 välillä merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä ovat kasvaneet. Vuonna 2018 kuljetettiin tavaraa yhteensä noin 103,8 miljoonaa tonnia kun vastaava luku vuonna 2017 oli 98,8 miljoonaa tonnia. Vientiä oli noin 2,1 miljoonaa tonnia enemmän kuin tuontia. (Kuva 3.5.) (Traficom, 2019)



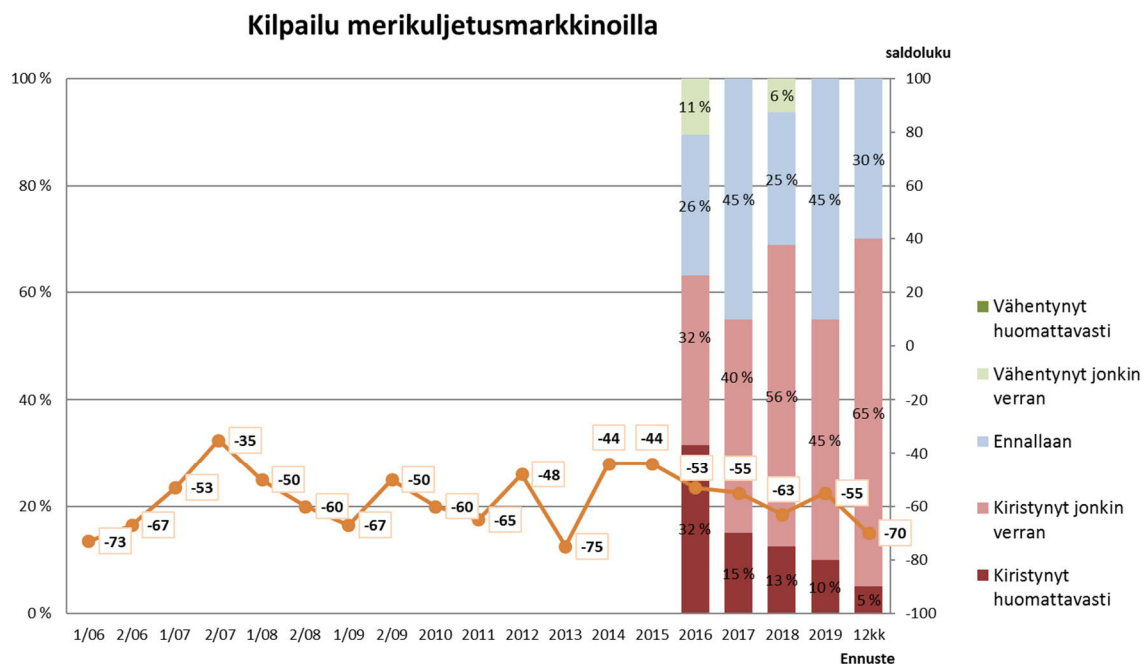
Kuva 3.5. Merikuljetukset Suomen ja ulkomaiden välillä 1970–2018 (Traficom, 2019).

#### Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (B4)

Kilpailutilanne merikuljetusmarkkinoilla pysyy vastaajien mukaan edelleen kireänä. Kuluneen kauden saldoluku on -55. Kilpailu on koko tarkasteluajanjakson pysynyt negatiivisena ja siinä on ollut suhteellisesti vähemmän vaihtelua kuin muissa teemoissa.

Prosentuaalinen tarkastelu osoittaa, että vastaajista 45 % on sitä mieltä, että kilpailu on kiristynyt jonkin verran. Vastaavasti sama määrä vastaajia on sitä mieltä, että kilpailu tilanne on pysynyt ennallaan. Vastaajista 10 % on sitä mieltä, että kilpailu on kiristynyt huomattavasti.

Kilpailu näyttää tulevan 12 kuukauden osalta kiristyvän edelleen, sillä ennusteen saldoluvun arvioidaan olevan miinus 70. Vastaajista 65 % on sitä mieltä, että kilpailu kiristyy jonkin verran. Lähes kolmannes vastaajista on sitä mieltä, että kilpailun tilanne pysyy ennallaan ja 5 % on sitä mieltä, että kilpailu kiristyy huomattavasti seuraavan 12 kuukauden aikana.



Kuva 3.6. Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla (tot 2019 n=20, ennuste 12 kk n=20).

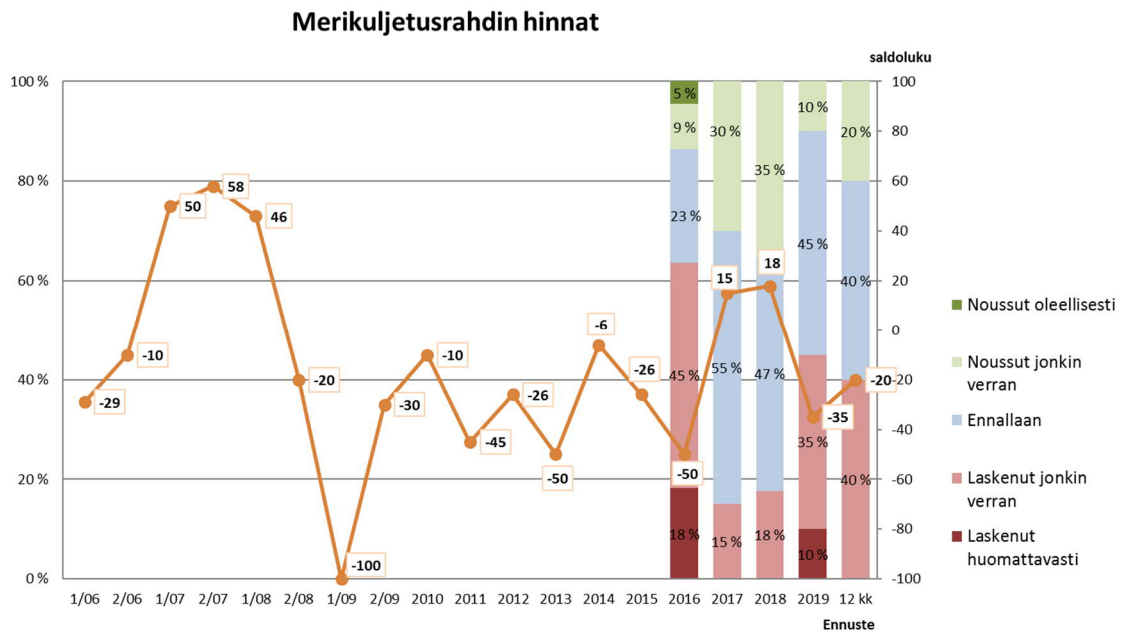
### Merikuljetusrahtien hinnat (B5)

Merikuljetusrahtien hintoja kuvaava saldoluku on saannut kuluneiden vuosien aikana melkoisesti. Vuoden 2008 lopusta lähtien vuoteen 2017 asti saldoluvut ovat olleet negatiivisia. Vuosina 2017-2018 saldoluku nousi positiiviseksi mutta kuluneena kautena saldoluvun perusteella merikuljetusrahtien hinnat ovat taas laskusuhdanteessa. Vastaajien vastausten vaihtelu on kuitenkin ollut suurta.

Hieman alle puolet oli sitä mieltä, tilanne on pysynyt ennallaan ja reilu kolmannes, että hinnat ovat laskeneet jonkin verran. Hintojen nousua jonkin verran tai laskua huomattavasti kuluneella kaudella puolesta ilmoitti kumpaakin 10 % vastaajista. Vastaajat eivät siis olleet yksimielisiä merikuljetusrahtien hintojen kehityksestä.

Tulevan 12 kuukauden ajanjakson rahtien hintoja kuvaava saldoluku on edelleen negatiivinen. Vastaajat eivät ole yksimielisiä myöskään merikuljetusrahtien hintojen tulevasta kehityksestä. Rahtien hintojen pysymistä ennallaan ja laskua jonkin verran arvioi kumpaakin 40 % vastaajista. Viidesosa vastaajista puolestaan ilmoitti uskovaansa rahtien hintojen nousevan jonkin verran.

Merikuljetusrahtien hintojen nousu korreloi osaltaan myös bunkkerin hinnan kanssa, joka on Bunkerworld-tilaston mukaan laskenut vuoden 2019 aikana (kuva 3.10). Tämä vaikuttaa merikuljetusrahtien hintatasoon. Vastaava trendi on nähtävissä myös kyselyn vastauksissa, joissa arvioitiin bunkkerin hinnan muutoksia (B6).



Kuva 3.7. Merikuljetusrahtien hinnat (tot. 2019 n=20, ennuste 12 kk n=20).

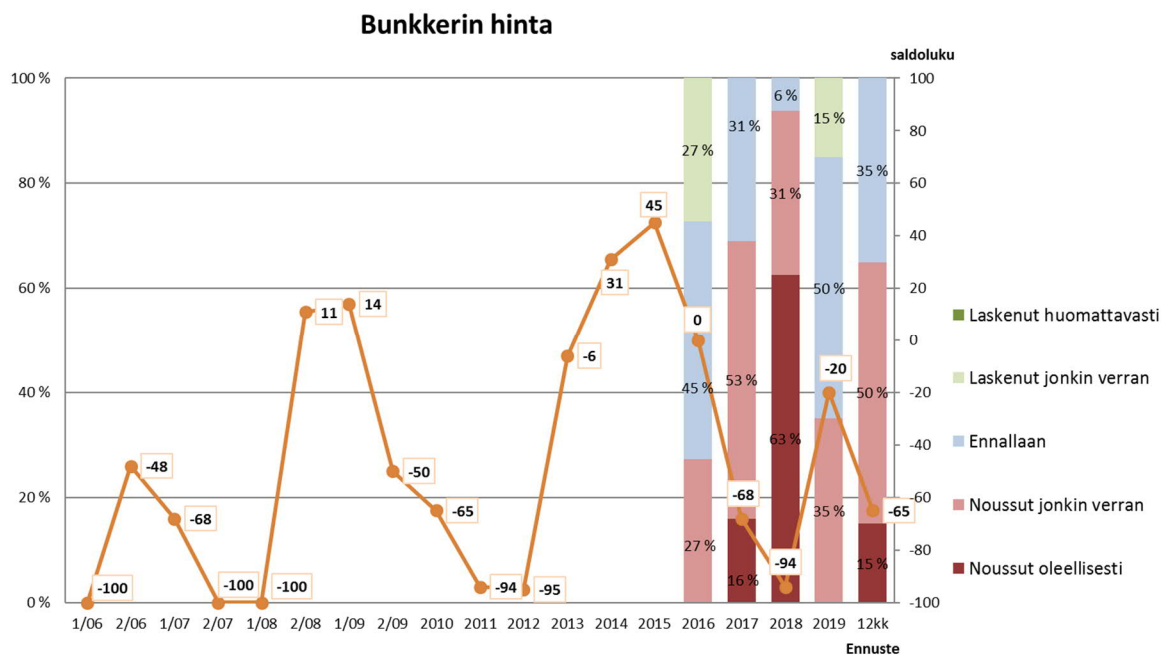
### Bunkkerin hinta (B6)

Bunkkerin eli laivan polttoaineen hinnassa on ollut merkittäviä laskuja ja nousuja varustamobarometrin toteuttamisen aikana. Saldoluvut ovat kuitenkin enimmäkseen olleet negatiivisia jopa niin, että useana vuonna saldoluku on ollut lähellä -100: aa, mikä on alin mahdollinen luku. Myös edellisenä kautena saldoluku putosi miinus 94 pisteeseen.

Korkeimmillaan saldoluku on ollut vuonna 2015, jolloin saldoluku oli 45. Tämän jälkeen saldoluku on laskenut ja saldoluku on pysynyt negatiivisena myös kuluneella kaudella. Saldoluku on kuitenkin oleellisesti noussut edellisestä kaudesta, ollen kuluneena kautena miinus -20. Suurin osa vastaajista onkin kuluneena kautena sitä mieltä, että bunkkerin hinnan nousu on taittunut ja hinta pysynyt ennallaan.

Vastaajista puolet oli sitä mieltä, että hinnat ovat pysyneen edellisvuoden tasolla ja 35 % arvioi hintojen nousseen jonkin verran. Kuluneena kautena myös bunkkerin hintojen laskua arvioi 15 % vastaajista. Tämä voi selittyä muun muassa erilaisen polttoaineiden käytöllä.

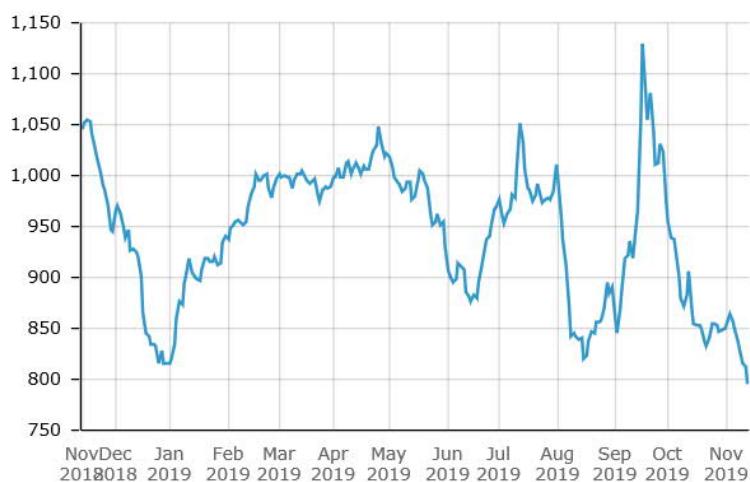
Seuraavan 12 kuukauden aikana hintojen arvioidaan taas nousevan enemmän kuin kuluneena kautena. Prosentuaalisesti tarkasteltuna vastaajat uskovat polttoaineen hinnan nousevan oleellisesti (15 % vastaajista), nousevan jonkin verran (50 % vastaajista) tai pysyvän ennallaan (35 % vastaajista). Bunkkerin hinnan laskua ei arvioinut yksikään vastaaja.



Kuva 3.8. Bunkkerin hinta (tot. 2019 n=20, ennuste 12 kk n=20).

Bunkerworld-indeksissä (BWI) on mukana, maantieteellinen painotus huomioon otettuna, 20 merkittävän bunkraussataman tiedot. Indeksi sisältää raskaan polttoöljyn, dieselin ja kaasuöljyn painotettuna niiden merkittävyydellä bunkkerimarkkinoilla. (Bunkerworld-tilastot, 2019).

BWI osoittaa, että vuoden 2018 lopulla polttoaineen hinta oli suhteellisen korkealla, minkä jälkeen vuoden 2019 aikana on nähtävissä suurta vaihtelua hinnoissa. Marraskuun 2019 aikana hinnat ovat olleet laskusuhdanteisia. (Kuva 3.10.) (Bunkerworld-tilastot, 2019).



Kuva 3.9. BWI-indeksin mukainen polttoaineen hinnankehitys (\$) (Bunkerworld-tilastot, 2019).

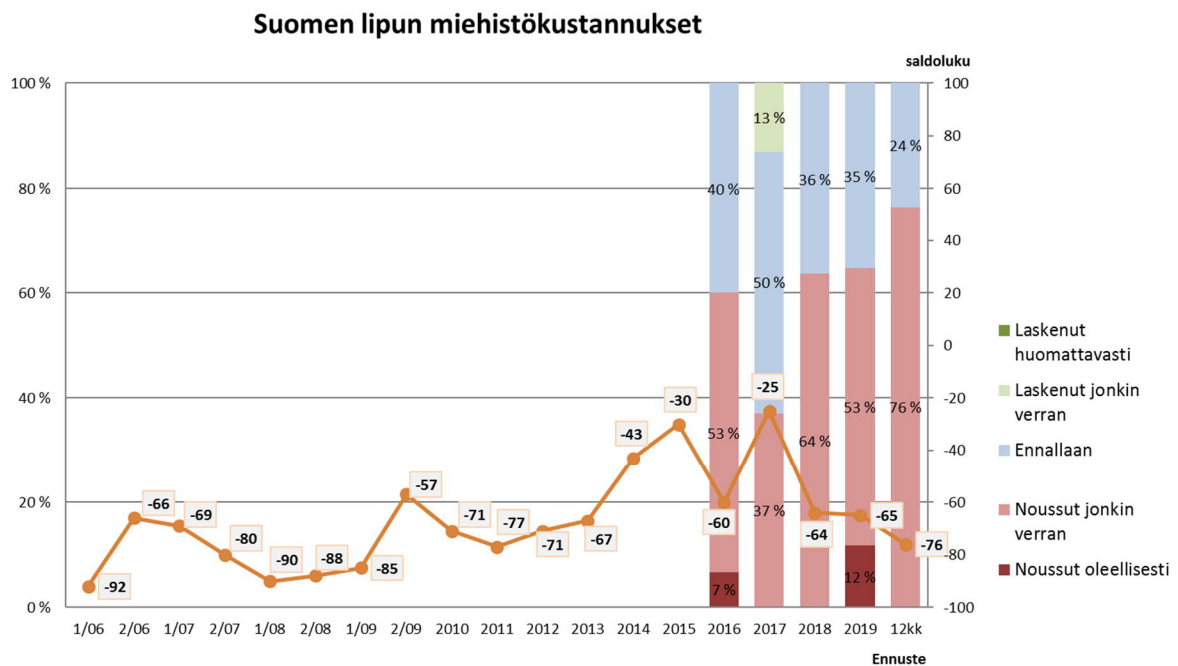


### Miehistökustannukset lippuvaltioittain (B7)

Suomen lipun alla purjehtivien laivojen miehistökustannuksia kuvaava saldoluku on edelleen negatiivinen, kuten se on ollut koko tarkastelujakson historian ajan. Saldoluvussa ei ole tapahtunut merkittävää muutosta kuluneen kauden aikana. Saldoluku on laskenut yhden pisteen verran, -64 pisteestä -65 pisteeseen.

Prosentuaalisen tarkastelun mukaan 53 % vastaajista on ollut sitä mieltä, että miehistökustannukset ovat nousseet ja 35 %:n mukaan kustannukset ovat pysyneet ennallaan. Kuluneena kautena vastaajista 12 % on arvioinut myös miehistökustannuksien nousseen oleellisesti.

Tilanteen ennustetaan pysyvän negatiivisena myös tulevan 12 kuukauden ajanjakson aikana. Vastaajat olivat suhteellisen yksimielisiä siitä, että miehistökustannukset jatkavat nousua. Vastaajista 76 % arvioi, että miehistökustannukset tulevat nousemaan jonkin verran. Muuttumattomana tilanteen uskoo säilyvän loput eli 24 % vastaajista.

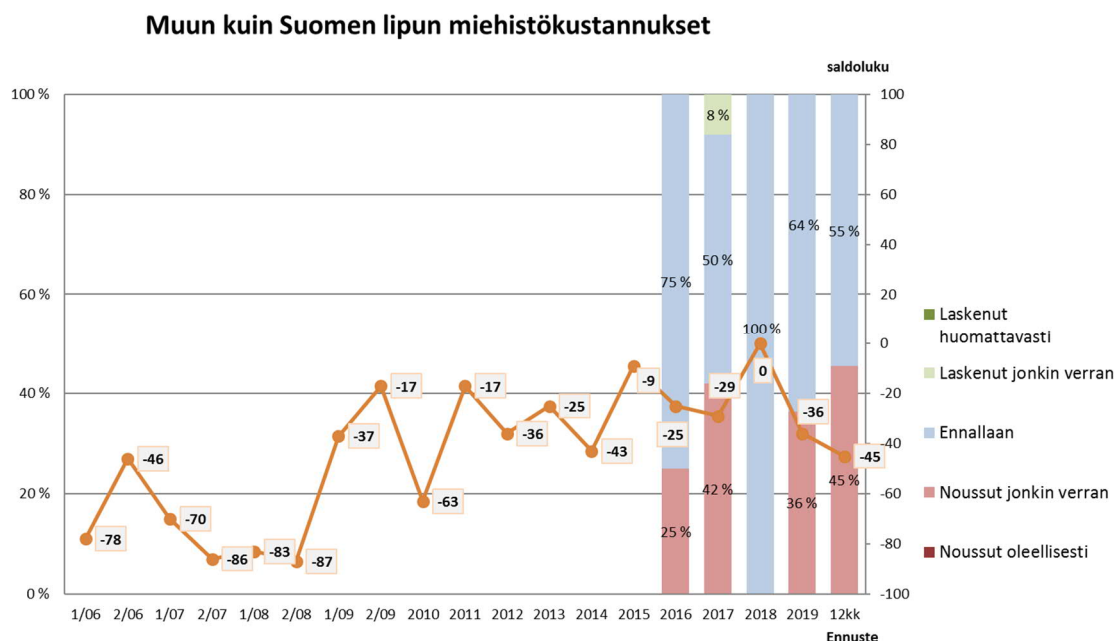


Kuva 3.10. Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2019 n=17, ennuste 12 kk n=17).

Samoin kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten, niin myös muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannukset ovat nousseet koko varustamobarometrin historian ajan, mistä osoituksena ovat saldoluvut ovat pysyneet negatiivisina. Edellisenä kautena kuitenkin saldoluku lähenteli positiivista suuntausta, mutta on taas taittunut laskusuuntaiseksi.

Muun kuin Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku oli kuluvana kautena -36. Prosentuaalisen tarkastelun mukaan 64 % vastaajista on ilmoittanut kustannusten pysyneen ennallaan ja 36 % vastaajista arvioinut miehistökustannusten nousseen jonkin verran.

Myös tulevien 12 kuukauden aikana tilanteen on arvioitu pysyvän saman suuntaisena. Vastaajista 55 % arvioi kustannusten pysyvän ennallaan ja 45 % vastaajista arvioinut miehistökustannusten nousevan jonkin verran. Ennusteen saldoluku oli -45.



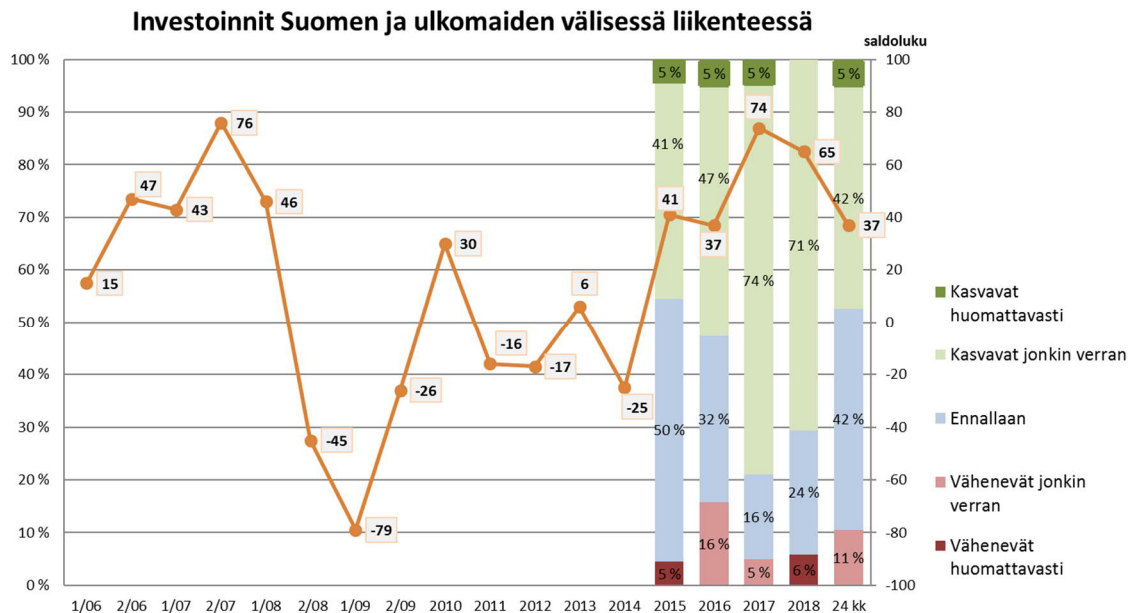
Kuva 3.11. Muun kuin Suomen lipun miehistökustannukset (tot. 2019 n=11, ennuste 12 kk n=11).

### Investoinnit tonnistoon Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (B8)

Poikkeuksena muihin teemoihin investointien arvioissa käytetään aikajaksona seuraavaa kahta vuotta, joten peräkkäisten kyselyiden arviot menevät osittain päällekkäin. Kysymys sisältää uudisrakennukset ja second hand -alusten ostot.

Kuluneen kauden odotukset tulevien investointien määrästä laskivat hieman edellisestä tarkasteluajankohdasta. Saldoluku laski 64:stä 37:een. Odotukset investointien määrästä ovat kuitenkin vielä edellisten kausien tapaan positiivisia. Edellisen kerran investointien odotukset ovat olleet negatiivisia vuonna 2014. Barometrin toteuttamisen aikana investointeja kuvaavat saldoluut ovat vaihdelleet merkittävästi ja hajonta vastaajien kesken on ollut suhteellisen suurta. Kuten myös kuluneessa ennusteessa tulevien investointien määrä vaihtelee varustamoittain.

Prosentuaalisesti tilannetta tarkasteltaessa 42 % vastaajista arvioi investointien kasvavan jonkin verran, saman verran vastaajia (42 %) arvioi investointien määrän pysyvän ennallaan, 11 % arvioi investointien vähenevän ja 5 % arvioi määrän kasvavan huomattavasti.



Kuva 3.12. Investoinnit Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä (ennuste 24 kk n=19).

### 3.2 Yksittäistä varustamoa koskevat kysymykset

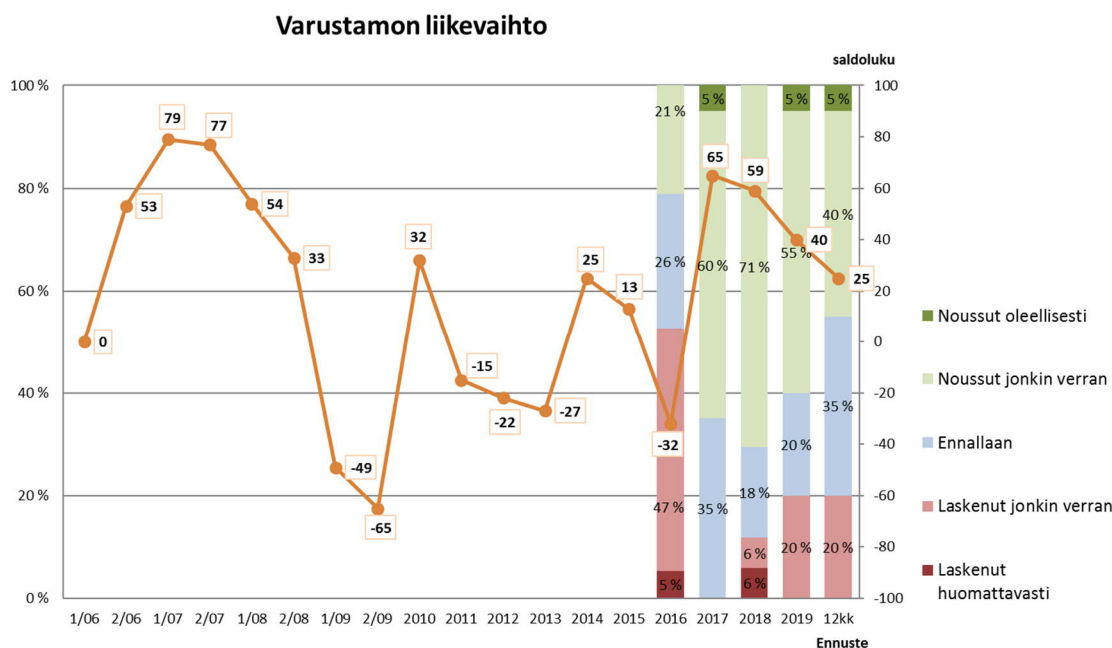
#### Liikevaihto (B9)

Varustamon liikevaihtoa kuvaavassa saldoluovussa ei ole tapahtunut merkittävää muutosta edelliseen vuoteen verrattuna. Yleinen merikuljetusmarkkinoiden laskusuuntainen suhdannetilanne ei ole vaikuttanut varustamoiden liikevaihdon kehitykseen vielä negatiivisesti. Saldoluku on hieman laskenut 59:sta, ja on kuluneena kautena 40.

Prosentuaalisen tarkastelun mukaan vastaajista 55 % ilmoitti liikevaihtonsa nousseen jonkin verran. Vastaajista viidesosa ilmoitti liikevaihtonsa pysyneen ennallaan. Vastaavasti saman verran vastaajia (20 %) ilmoitti liikevaihdon laskeneen jonkin verran. Liikevaihto oli myös noussut oleellisesti 5 %:lla vastaajista.

Tilanteen uskotaan hieman heikkenevän kuluneen kauden lukemista. Ennusteen saldoluku on kuitenkin vielä positiivinen; 25 pistettä. Vastaajista 40 % uskoo, että liikevaihto nousee tulevan 12 kuukauden aikana jonkin verran. Vastaajista 35 % uskoon tilanteen säilyvän ennallaan. Liikevaihdon laskua ennakoii viidesosa vastaajista.

Tulevaisuuden odotukset ovat kuluneena kautena maltillisemmat edellisiin kausiin verrattuna. Vuonna 2017 liikevaihdon kehitystä kuvaavan ennusteen saldoluku kipusi ennätyslukemiin, 85 pisteeseen (Varustamobarometri 2017 – Rederibarometern 2017, Alhosalo, M.) ja vuonna 2018 arviot liikevaihdon tulevaisuuden kehityksestä olivat jo selkeästi maltillisemmat. Vuoden 2018 barometrin ennusteen saldoluku oli 29, joten ennuste oli saman suuntainen toteutuneen saldoluvun kanssa. (Varustamobarometri 2018 – Rederibarometern 2018, Katila, J.)



Kuva 3.13. Varustamon liikevaihto (tot. 2019 n=20, ennuste 12 kk n=20).

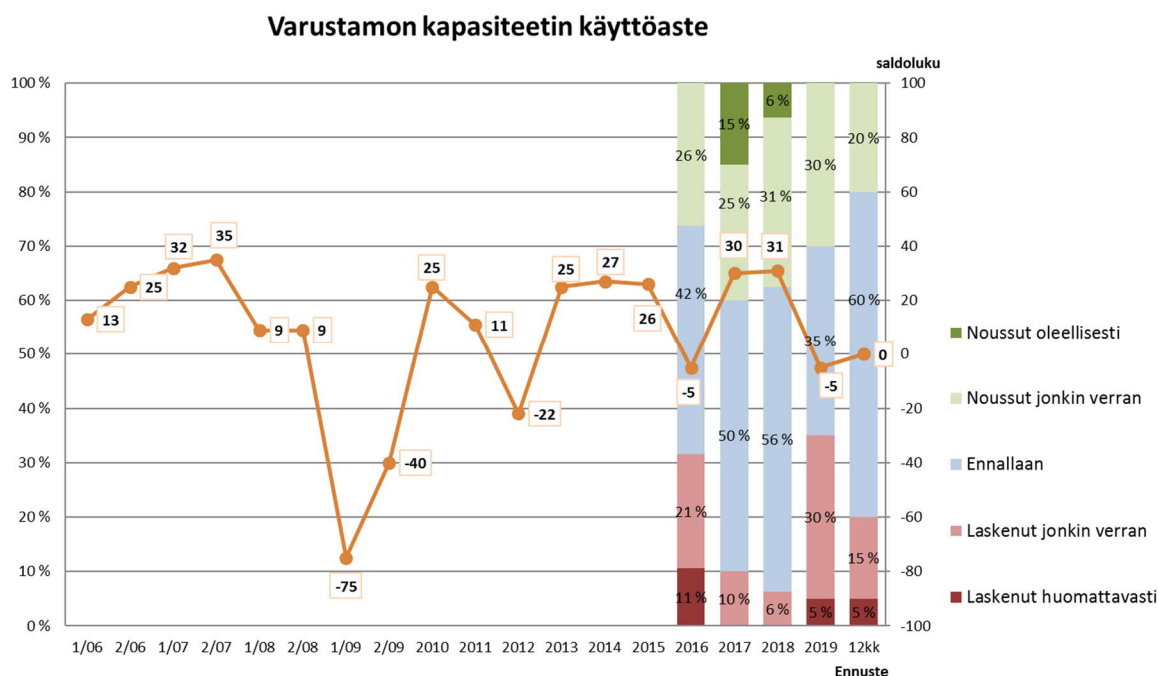
### Alusten kapasiteetin käyttöaste (B10)

Alusten kapasiteetin käyttöastetta kuvaava saldoluku on barometrin toteuttamisen aikana vaihdellut jonkin verran. Muutamaa poikkeusta lukuun ottamatta saldoluvut ovat olleet positiivisia. Alimmillaan saldoluku (-75) on ollut vuoden 2009 alkupuoliskolla. Vuosina 2017 ja 2018 varustamon kapasiteetin käyttöaste parantui huomattavasti vuoden 2016 notkahduksen jälkeen. Kuluneena kautena kapasiteetin käyttöasteen määrää kuvaava saldoluku on kuitenkin taittunut maltilliseen laskuun.

Vastaajista hieman yli kolmasosa (35%) koki tilanteen pysyneen ennallaan. Lähes kolmasosa (30%) arvioi käyttöasteen laskeneen jonkin verran ja saman verran vastaajia arvioi käyttöasteen nousseen jonkin verran. Lisäksi 5% vastaajista arvioi, että käyttöaste on laskenut huomattavasti.

Käyttöasteen ennustetta kuvaava saldoluku on lähes samalla tasolla kuluneen kauden kanssa. Ennusteen mukaan saldoluku on 0 pistettä. Enemmistö vastaajista (60%) arvioi käyttöasteen py-

syvän ennallaan seuraavan 12 kuukauden aikana. Vastaajista viidennes (20%) arvioi käyttöasteen nousevan jonkin verran, 15 % vastaajista arvioi käyttöasteen laskevan jonkin verran ja 5 % käyttöasteen laskevan huomattavasti.



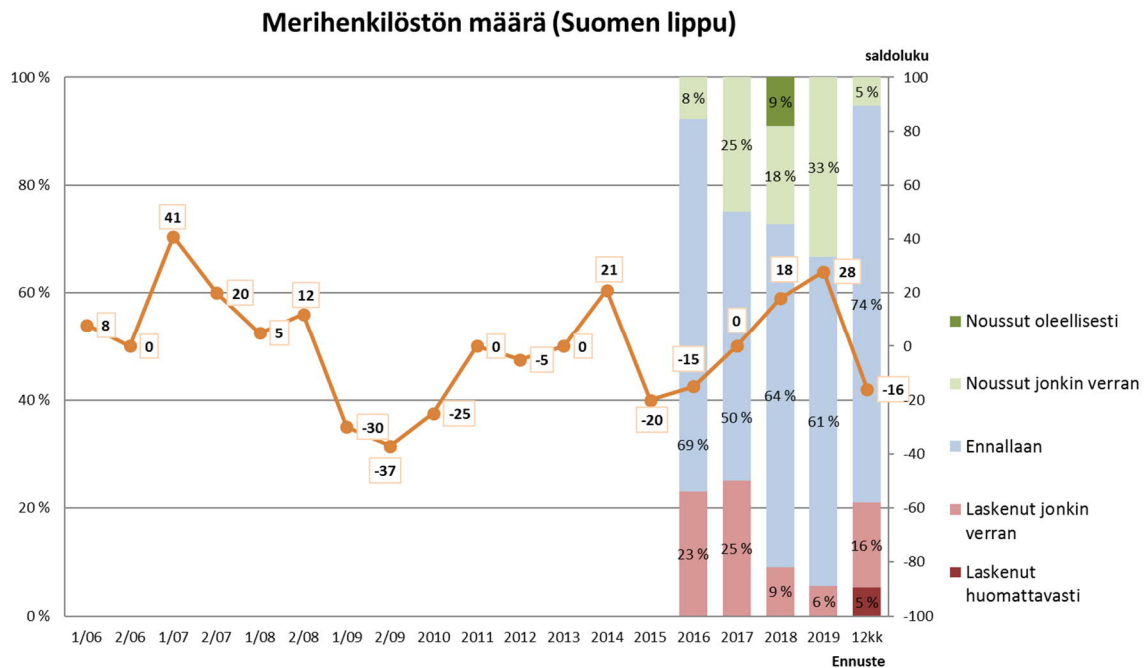
Kuva 3.14. Alusten kapasiteetin käyttöaste (tot. 2019 n=20, ennuste 12 kk n=20).

### Merihenkilöstön määrän kehitys lippuvaltioittain (B11)

Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla on barometrin toteuttamisen aikana vaihdellut jonkin verran, mutta poikkeuksellisen huomattavia muutoksia suuntaan tai toiseen ei kuluneiden vuosien aikana ole esiintynyt. Kulunut kausi ei tuo tähän muutosta. Vuonna 2015 saldoluku oli -20, mistä se on hiljalleen vuosittain noussut ja on kuluvana tarkastelujaksona 28.

Prosentuaalisesti ennallaan tilanteen on ilmoittanut pysyneen 61 % vastaajista, 33 % vastaajista on sitä mieltä, että merihenkilöstön määrä on noussut jonkin verran. Merihenkilöstön määrän ilmoitti laskeneen jonkin verran 6 % vastaajista.

Merihenkilöstön määrän ennustetaan laskevan hieman seuraavan 12 kuukauden aikana. Kehityksen ennusteen saldoluku on -16. Prosentuaalisesti 74 % vastaajista on sitä mieltä, että tilanne pysyy ennallaan ja 16 % uskoo merihenkilöstön määrän laskevan jonkin verran. Vastaajista 5 % uskoo määrän laskevan huomattavasti seuraavan 12 kuukauden aikana.

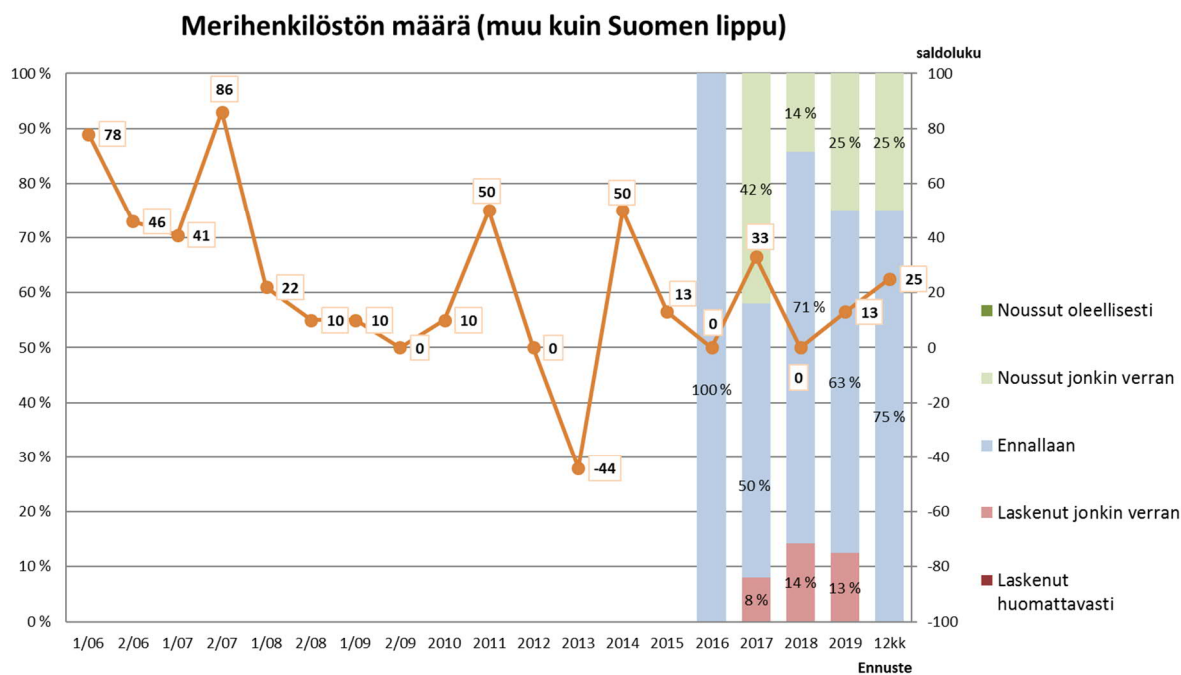


Kuva 3.15. Merihenkilöstön määrä Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2019 n=18, ennuste 12 kk n=19).

Merihenkilöstön määrää kuvaavat saldolut ulkomaisten lippujen alla purjehtivissa aluksissa ovat olleet positiivisia yhtä vuotta lukuun ottamatta. Vuonna 2013 saldoluku laski negatiiviseksi, miinus 44 pisteeseen, jonka jälkeen saldoluku on pysynyt joko positiivisena tai 0:ssa. Kuluvalle jaksolla saldoluku on noussut nolasta 13:sta.

Prosentuaalisen tarkastelun mukaan 63 % vastaajista on ilmoittanut tilanteen pysyneen ennallaan, 25 %:n mukaan merihenkilöstön määrä on noussut jonkin verran ja 13%:n mukaan laskenut jonkin verran.

Seuraavan tarkastelukauden aikana merihenkilöstön määrän ennakoitaan jälleen hieman nousevan. Tulevan 12 kuukauden ennusteen saldoluku on 25. Prosentuaalisesti suurin osa (75 %) vastaajista näkee tilanteen pysyvän ennallaan ja 25 % arvioi merihenkilöstön määrän muun kuin Suomen lipun alla nousevan jonkin verran.



Kuva 3.16. Merihenkilöstön määrä muiden kuin Suomen lipun alla purjehtivilla aluksilla (tot. 2019 n=8, ennuste 12 kk n=8).

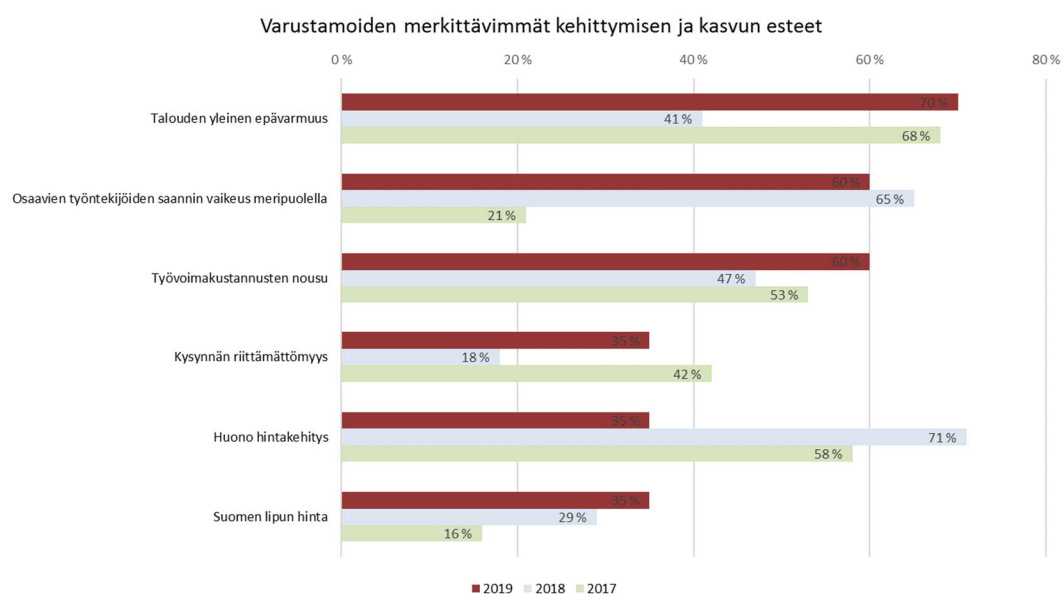
#### 4 VARUSTAMON KEHITTÄMISEN JA KASVUN ESTEET

C-kohdan kysymyksellä on kartoitettu varustamoiden kokemia kehittymisen ja kasvun esteitä. Valittavana oli yhteensä 20 eri estettä, joista yksi oli jokin muu, listassa mainitsematon este. Esteitä oli mahdollista rastittaa niin paljon kuin vastaaja katsoi tarpeelliseksi (yhteensä 106 rastitusta). Kaikki esteet olivat samanarvoisia, eikä niitä pyydetty listaamaan niiden merkittävyyden mukaan. Tämän vuoden barometrikyselyyn vastanneista 20 varustamosta kaikki vastasivat varustamon kehittymisen ja kasvun esteihin liittyvään kysymykseen.

Kuvassa 4.1. on esitetty varustamoiden merkittävimmiksi koetut kuusi estettä kehittymisen ja kasvun tiellä. Vertailun vuoksi kuvassa on esitetty myös kahden edellisen vuoden kasvun esteiden prosentuaalinen jakauma.

Kuluvan tarkastelujakson merkittävin este oli talouden yleinen epävarmuus, jonka mainitsi 70 % vastaajista. Seuraavina vastanneiden huolenaiheina olivat osaavien meripuolen työntekijöiden saannin vaikeus (60 % vastaajista) sekä työvoimakustannusten nousu (60 % vastaajista). Vastaajista 35 % mainitsivat kasvun ja kehityksen esteiksi kysynnän riittämättömyyden, huono hintakehitys sekä Suomen lipun hinnan.

Suomen lipun hinnan kohdalla on tapahtunut merkittävä muutos viimeisen kolmen vuoden aikana ja este on noussut useiden vuosien tauon jälkeen merkittäväksi kehittymisen ja kasvun esteeksi. Kun vielä vuonna 2017 sen koki merkittäväksi esteeksi vain 16 % vastaajista, niin vuoteen 2019 mennessä vastaava osuus on kasvanut 35 prosenttiin. Myös bunkkerin hinnan nousun kohdalla on tapahtunut merkittävä muutos viimeisen vuoden aikana. Kun edellisenä kautena sen koki merkittäväksi esteeksi 59 % vastaajista, niin kuluneena kautena vastaava osuus on laskenut 30 prosenttiin. Muut valittavat kasvun ja kehityksen esteet olivat kaikki saaneet alle 35 % vastanneiden merkinnöistä.



Kuva 4.1. Varustamoiden merkittävimmät kasvun esteet (2019 n=20, 2018 n=17, 2017 n=20).



## 5 TOIMINTAYMPÄRISTÖN MUUTOKSET

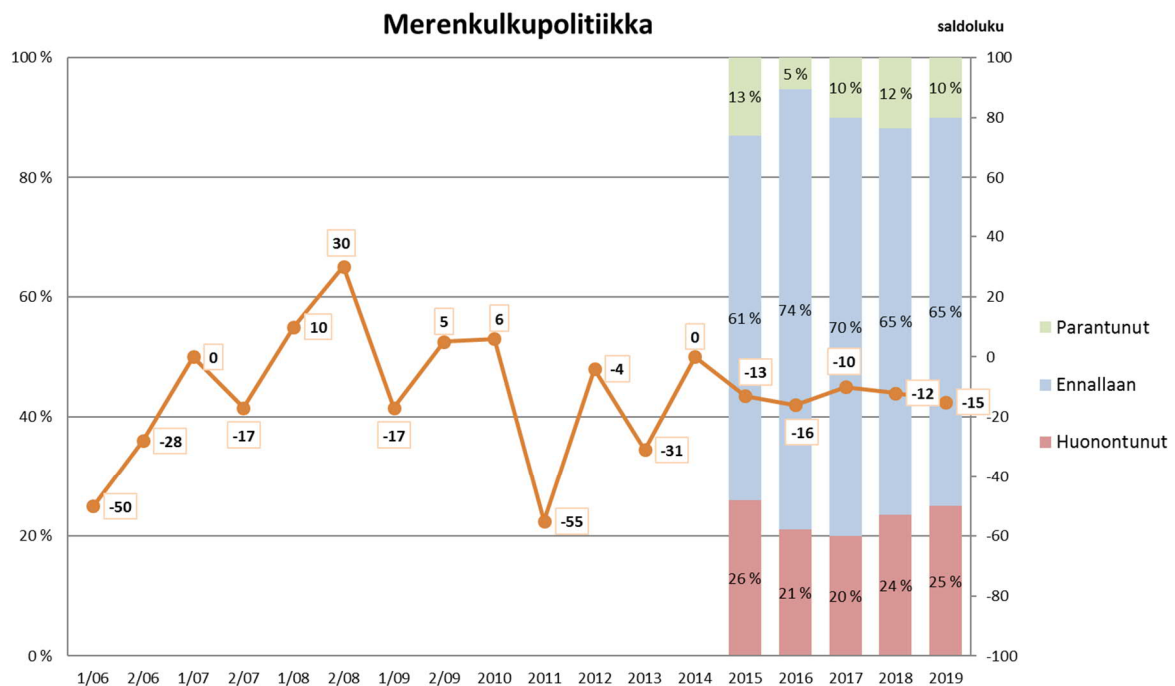
D-kysymysryhmässä käsiteltiin toimintaympäristön muutoksia Suomen merenkulkupolitiikkaan sekä suomalaisten varustamoiden markkinaosuuksiin liittyen.

### Suomen merenkulkupolitiikka (D1)

Kysymyksellä kartoitettiin arvioita Suomen merenkulkupolitiikasta varustamotoiminnan edellytysten kannalta. Tarkasteltavana aikajaksena on käytetty kulunutta vuotta kuten myös kaikissa aikaisemmissa barometreissä. Muista teemoista poiketen valittavana on viiden vaihtoehdon sijaan kolme: parantunut, ennallaan tai huonontunut. Toimintaympäristön tulevaisuuteen sen sijaan ei tässä teemassa katsota.

Vuoteen 2018 verrattuna merenkulkupolitiikkaa kuvaava saldoluku on pysynyt samalla tasolla, sillä saldoluku on laskenut vain hieman -12 pisteestä -15 pisteeseen. Vastaajista 65 % oli sitä mieltä, että merenkulupolitiikkaa on pysynyt edellisen vuoden tasolla, 10 %:n mukaan tilanne on parantunut ja 25 %:n mukaan huonontunut.

Barometrin toteuttamisen aikana negatiivisia saldolukuja on ollut huomattavasti useammin kuin positiivisia saldolukuja, mutta prosentuaalisesti tarkasteltuna usein vastaajat ovat kokeneet merenkulkupolitiikan pysyneen ennallaan. Viiden viimeisen tarkastelujakson aikana myös saldoluku on pysynyt hyvin samalla tasolla.



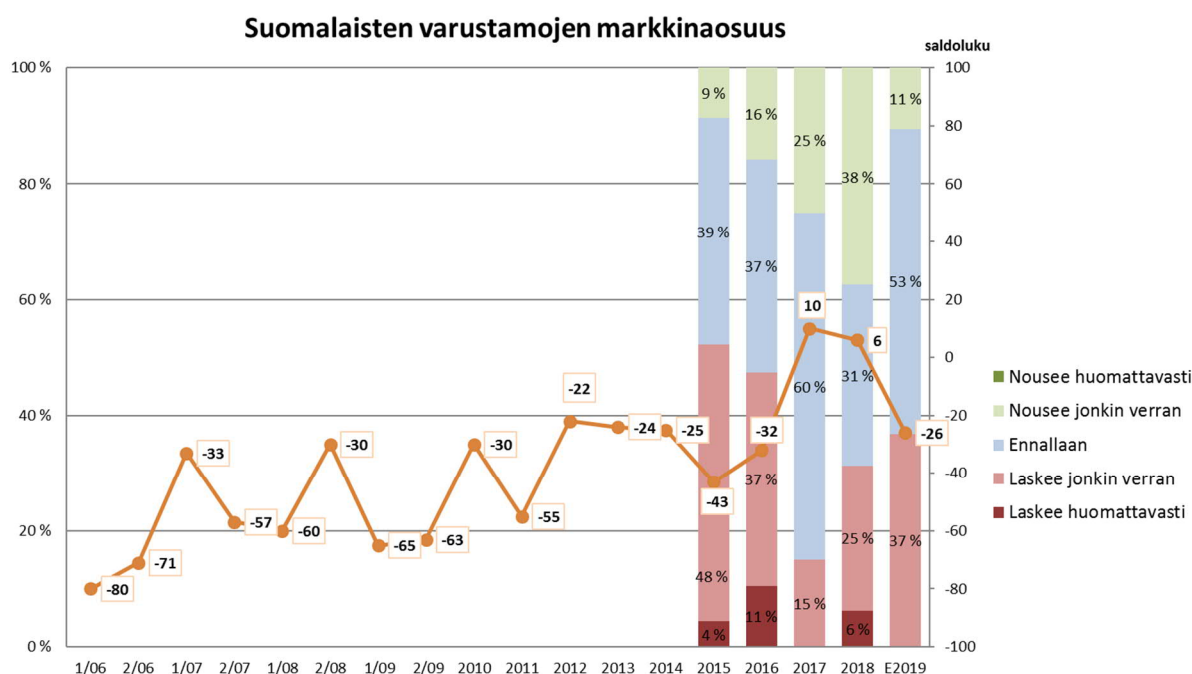
Kuva 5.1. Suomen merenkulkupolitiikka (tot. 2019 n=20).

### Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (D2)

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden arvioimisessa on käytetty vain ennustetta tulevalle 12 kuukaudelle.

Ennuste suomalaisten varustamoiden markkinaosuudesta kuljetuksista Suomeen/Suomesta on lähes koko barometrin toteuttamisen aikana ollut negatiivinen. Edellisinä kausina (2017-2018) saldoluku kuitenkin nousi positiiviseksi.

Tulevan 12 kuukauden aikana tilanteen uskotaan taittuvan laskuun. Seuraavan 12 kuukauden ennusteen saldoluku on -26. Markkinaosuuden uskoo pysyvän ennallaan 53 % vastaajista, nousevan jonkin verran 11% ja laskevan jonkin verran 37 % vastaajista.

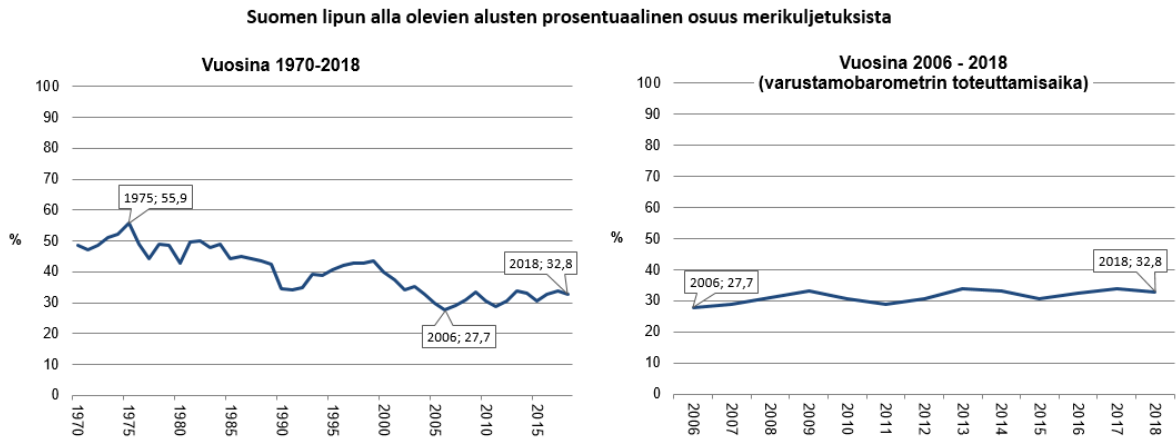


Kuva 5.2. Suomalaisten varustamoiden markkinaosuus (ennuste E 12 kk, n=19).

Suomalaisten varustamoiden markkinaosuuden pitkän ajan laskusuhdanne on nähtävissä myös Traficomin ulkomaan meriliikennetilastosta (2019), joka kuvaa Suomen lipun alla olevien alusten prosentuaalista osuutta kaikista merikuljetuksista vuodesta 1970 lähtien.

Tilastoinnin alkaessa osuus oli noin puolet kaikesta tavaraliikenteestä ja suurimmillaan vuonna 1975; 55,9%. Tämän jälkeen osuus on vähitellen supistunut niin, että nykyisin osuus on hieman alle kolmannes kaikesta tavaraliikenteestä. (Traficom, 2019).

Kuluneella tarkastusajalla (2017-2018) suomalaisten varustamojen osuus laski 33,9 %:sta 32,8 %:iin. Merkille pantavaa kuitenkin on, että kymmenen viimeisen vuoden aikana osuus on vakiintunut noin 30 prosentin tasolle ja barometrin toteutuksen aikana (2006-2019) suomalaisten varustamojen osuus tavaraliikenteestä on noussut 27,7 prosentista 32,8 prosenttiin. (Kuva 5.3.) (Traficom, 2019).



Kuva 5.3. Suomen lipun alla olevien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisessä tavaraliikenteessä 1970-2018 sekä varustamobarometrin toteuttamisen aikana 2006-2018 (Traficom, 2019).

## 6 TEEMAKYSYMYKSET

### TEEMAKYSYMYS I

Varustamobarometrin teemakysymys on vuosittain vaihtuva kysymys tai kysymyssarja, jolla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tämän vuoden teemakysymys koski vuonna 2020 voimaan astuvaa globaalia polttoaineen rikkipitoisuusrajaa. Teemaosio sisälsi kaksi kysymystä, joista ensimmäinen koski vastaajien omia varustamoja ja toinen sääntelyn vaikutusta koko Suomen merikuljetuksiin.

Vuoden 2015 alusta lähtien rikkioksidien rajoitusalueella (SECA-alue) laivat ovat käyttäneet rikkidirektiivin mukaisesti polttoainetta, jonka rikkipitoisuus on korkeintaan 0,1 prosenttia. Laivojen rikkioksidipäästöjen rajoittamisesta määrätään IMO:n vuonna 2008 hyväksymässä MARPOL 73/78 –yleissopimuksen uudistetussa ilmansuojeluliitteessä (Liite VI), joka on pantu täytäntöön EU:n rikkidirektiivillä. Sääntöjen tavoitteena on pienentää merenkulusta aiheutuvia rikkipäästöjä herkillä merialueilla ja siten vähentää päästöjen haitallisia vaikutuksia ympäristölle ja ihmisten terveydelle. Tällä hetkellä rikkipäästöjä valvotaan Itämeren, Pohjanmeren ja Englannin kanalin alueella sekä Pohjois-Amerikkaa ympäröivällä merialueella (mukaan lukien Havaiji), joka ulottuu 200 merimailin päähän rannikosta.

Globaalilla tasolla rikkipäästöjä koskevat säännökset astuvat voimaan vuonna 2020, jolloin alusten polttoaineen rikkipitoisuus saa olla korkeintaan 0,5 prosenttia nykyisen 3,5 prosentin sijaan. Laivat voivat täyttää määräykset käyttämällä matalarikkistä polttoainetta, asentamalla rikkipe sureita tai siirtymällä käyttämään vaihtoehtoisia polttoaineita, kuten nesteytettyä maakaasua (LNG). SECA-alueella polttoaineen rikkipitoisuuden raja säilyy 0,1 prosentissa.

Aiemmin vallinnut tilanne on nähty kilpailukyvyn kannalta epäreiluna, koska rajoitusalueilla ope roiminen on edellyttänyt rikkipäästöjen alentamista eri keinojen avulla, minkä uskottiin lisäävän varustamoiden kustannuksia. Tosiasiassa rikkidirektiivin vaikutus jäi pelättyä pienemmäksi erityisesti öljyn hinnankehityksen vuoksi.

Barometrin ensimmäisessä teemakysymyksessä tiedusteltiin sitä, millainen vaikutus uudella globaalilla rikkipitoisuuden säädöksellä on varustamoille, kun rikkipäästöjen valvonta-alueiden ja muiden merialueiden välillä vallinnut kustannusero tasaantuu. Vastaajista suurin osa (80%) on sitä mieltä, että säädöksellä ei ole vaikutusta varustamon toimintaan. Vastaajista 15 % uskoo uudella säädöksellä olevan melko positiivinen vaikutus ja 5 %:n mukaan vaikutus on melko negatiivinen.

Vastaajilta kysyttiin avoimella kysymyksellä perusteluja annettuihin vastauksiin. Esimerkkinä mainittiin, että mitkä positiiviset tai negatiiviset vaikutukset ovat tai miten säädös vaikuttaa koko Suomen merikuljetuksiin. Useimpien vastaajien mukaan odotettavissa ei ole vaikutuksia, tai ainakaan ei sellaisia vaikutuksia, jotka olisivat luotettavasti globaalista rajoituksesta johtuvia. Mainittiin myös, että käytössä on jo direktiivin mukainen polttoaine, jolloin omat kustannukset eivät aiempaan tilanteeseen verrattuna muutu.

Positiivisena vaikutuksena nähtiin se, että rajoitus on suomalaisen vientiteollisuuden suhteellisen kilpailukyvyn kannalta tärkeä ja että tulevaisuudessa varustamot ovat polttoaineen käytön suhteen tasavertaisia. Positiivisena imagollisena vaikutuksena tuotiin esiin, että globaalisti koko varustamoelinkeino panostaa puhtaampaan merenkulkuun, millä on vaikutusta sekä omien asiakkaiden että muiden tahojen silmissä.

Negatiivisiin vaikutuksiin oli listattu, että sallitun 0,5 %:n polttoaineen hinta saattaa nousta, minkä lisäksi saatavuusongelmaa voi ilmetä. Vastauksissa tuotiin myös esiin se, että alueellinen kustannusero ei välttämättä tasaannu, mihin vaikuttaa rikkipesureissa käytettävän raskaan polttoaineen saatavuus suhteessa 0,5 %:seen polttoaineeseen. Jos varustamolla on aiemmin ollut operointia vain SECA-alueiden ulkopuolella, niin pesureiden asentaminen on edessä, mikä koettiin kustannuksia lisäävänä tekijänä.

## TEEMAKYSYMYS II

Vuosittaisen vaihtuvan teemakysymyksen rinnalle barometriin on tuotu uutena elementtinä teemakysymys, jossa tarkastellaan tiettyä teemaa viiden vuoden aikajänteellä. Teemakysymys II on uusi Varustamobarometrin teemakysymys sarja. Vuonna 2018 varustamoilta kysyttiin niiden yritys vastuusta sekä ympäristöystävällisyydestä ensimmäisen kerran ja samalla teemalla jatkettiin tämän vuoden kyselyssä. Aihetta selvitettiin sekä avoimilla että strukturoiduilla kysymyksillä, jotka koskivat paitsi itse varustamoa niin myös varustamoiden käsityksiä siitä, miten rahdinantajat näkevät vastuullisuuden ja ympäristöystävällisyyden.

Globaalissa yhteiskunnassa vastuullisuudesta on tullut yhä tärkeämpää ja yrityksiltä vaaditaan yhä enemmän sitoutumista kestäväan kehitykseen. Yritysten vastuullisella toiminnalla on roolinsa myös myönteisen yrityskuvan muodostumiseen ja kilpailukyvyn edistämiseen. Kestäväan kehitykseen liittyvien menetelmien kehitys ja parantunut tiedonkulku yritysten ja sen sidosryhmien välillä asettavat yritykselle mahdollisuuden käyttää vastuullista toimintaa kilpailuetuna muihin yrityksiin nähden.

Yrityksen yhteiskuntavastuu on määritelty liiketoimintaa tukevaksi, vapaaehtoiseksi toiminnaksi, jota ohjaavat yrityksen arvot ja tavoitteet. Merenkulkualalla yhteiskuntavastuu liittyy muun muassa ympäristöön, turvallisuuteen, työvoimaan, toiminnan läpinäkyvyyteen sekä kuljetettavien tuotteiden kautta toimitusketjujen läpi kulkevaan vastuuseen. Varustamot ovat osa kokonaista toimitusketjua, joka ylettyy aina raaka-aineen hankinnasta tuotteen toimittamiseen asiakkaalle.

Vastuullista toimintaa tukemaan on kehitetty erilaisia keinoja, kuten esimerkiksi ResponSea – vastuullinen meriteollisuusverkosto, joka on Suomen meriteollisuuden tekemä sitoumus. Tavoitteena on meriliikenteen ympäristövaikutusten vähentäminen, yritysten edelleen kehittäminen hyvänä ja reiluna työpaikkana, toimitusketjun vastuullisuuden seuranta sekä kiertotalouden

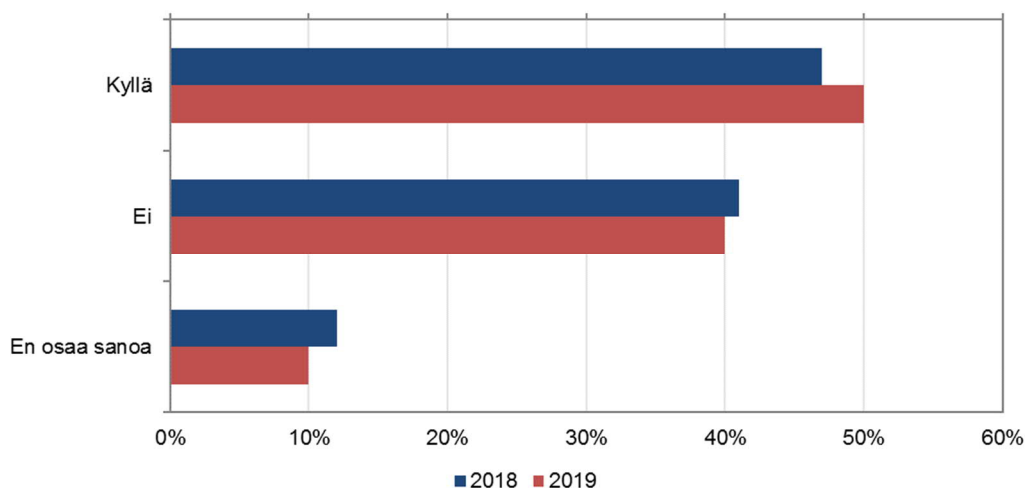
ja elinkaaritehokkuuden lisääminen kaikessa toiminnassa. Yritysten prosesseissa pyritään rasittamaan mahdollisimman vähän ympäristöä ja ihmisiä sekä käytetään mahdollisimman vähän raaka-aineita. Responsea liittyy kestävän kehityksen yhteiskuntasitoumukseen 2050, joka on keskeinen väline YK:n Kestävän kehityksen toimintaohjelman toteuttamisessa.

Vastuullisuuteen liittyvällä avoimella kysymyksellä haluttiin selvittää sitä, mitkä ovat varustamon kilpailuetuja merikuljetusmarkkinoilla. Eniten mainintoja sai ympäristöystävällisyys ja yleensäkin ympäristöasioiden kehittämisessä proaktiivisuus ja edelläkävijyys esimerkiksi vaihtoehtoihin polttoaineisiin liittyen. Ympäristöasioihin, mutta myös kustannustehokkuuteen liittyen mainittiin kaluston tehokas ja optimaalinen käyttö, millä pystytään vähentämään polttoainekuluja ja sitä kautta kustannuksia. Muita esiin nostettuja asioita olivat henkilökunta ja sen kouluttaminen erityisesti digitalisaatiota ja automatisaatiota silmällä pitäen. Kilpailuetuun liitettiin vastuullisuus, joustavuus, luotettavuus, laatu ja kestävyys. Jotkut kokivat paikallisuuden ja toiset globaalin kattavuuden kilpailuetuna.

Ympäristöystävällisyyteen ja yleensäkin ympäristöasioihin panostamiseen liittyviä näkökulmia tuotiin vuoden 2018 vastauksiin verrattuna esiin enemmän.

Toinen teemakysymys liittyi siihen, miten rahdinantajat arvostavat varustamoiden vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä. Vastausvaihtoehdot kysymykseen olivat kyllä, ei ja en osaa sanoa. Tasan puolet vastaajista oli sitä mieltä, että rahdinantajat arvostavat vastuullisuutta ja ympäristöystävällisyyttä, mutta melkein yhtä suuri osa (41 %) näki tilanteen päinvastaisena. Loput eivät kallistuneet kumpaankaan vaihtoehtoon.

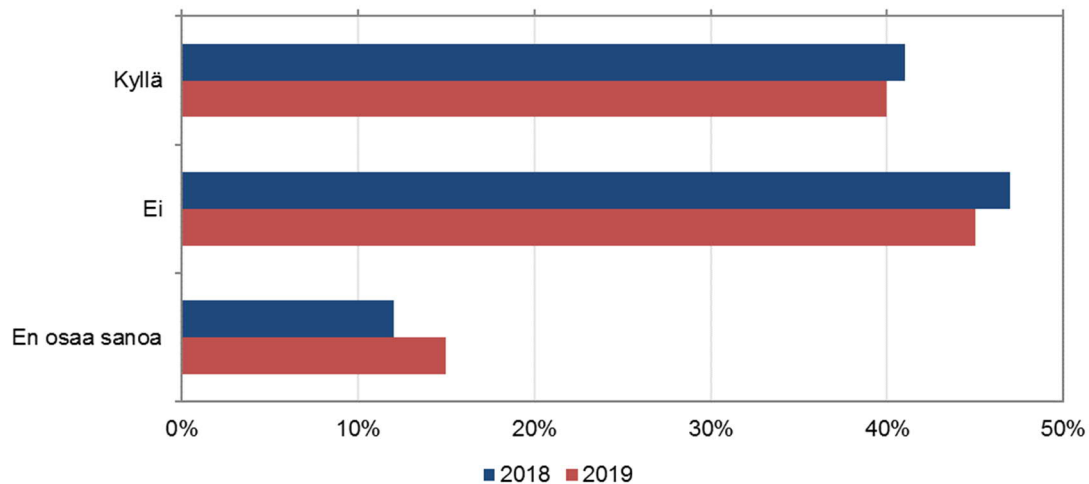
Viime vuoteen verrattuna tilanne oli pysynyt hyvin samankaltaisena.



Kuva 6.1 Onko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita joita rahdinantajat arvostavat varusmoissa? (2019 n=20, 2018 n=17)

Kolmas teemakysymys käsitteli sitä ottavatko rahdinantajat huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovatko ne kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta. Kuten edellisessä kysymyksessä niin tässäkin vastaukset jakautuivat melko tarkalleen kahtia: 40 % oli sitä mieltä, että rahdinantajat ovat kiinnostuneita vastuullisuudesta ja 40 % oli puolestaan sitä mieltä, että eivät ole kiinnostuneita. Loput vastaajista eli 15 % eivät osanneet sanoa kantaansa.

Myös tässä kysymyksessä vastaukset eivät olleet juuri muuttuneet viime vuoteen verrattuna.



Kuva 6.2 Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta? (2019 n=20, 2018 n=2018)

Rahdinantajien vastuullisuuden ja ympäristöystävällisyyden arvostamiseen liittyvän kysymyksen jatkona tiedusteltiin sitä, miten tämä näkyy rahdinantajien toiminnassa. Avoimissa vastauksissa tuotiin esiin kaksi eri näkökulmaa.

Toisissa vastauksissa arvioitiin, että rahdinantajat eivät halua vielä maksaa vastuullisuudesta riittävästi. Toista näkökulmaa edustivat ne mielipiteet, joiden mukaan asioita on alettu arvostamaan enemmän, vaikka muutos on vasta aluillaan ja tapahtuu hiljalleen. Tämän taustalla vaikuttaa se, että kiinnostus kuljetusten ympäristökuormituksesta on yleisesti ottaen lisääntynyt koko kuljetusala koskien. Yritysten johtamiseen liittyy yhä enemmän myös lakisääteisten velvoitteiden ohella vapaaehtoisuuteen perustuvaa vastuuta, jolloin voidaan puhua elinkeinoelämän itesääätelystä. Vastuullisesti toimiva rahtaja voi tehdä ns. vetting tarkastuksia, joilla varmistetaan kansainvälisten normien noudattamista, mikä voi poiketa kansallisten viranomaisten vaatimuksista.

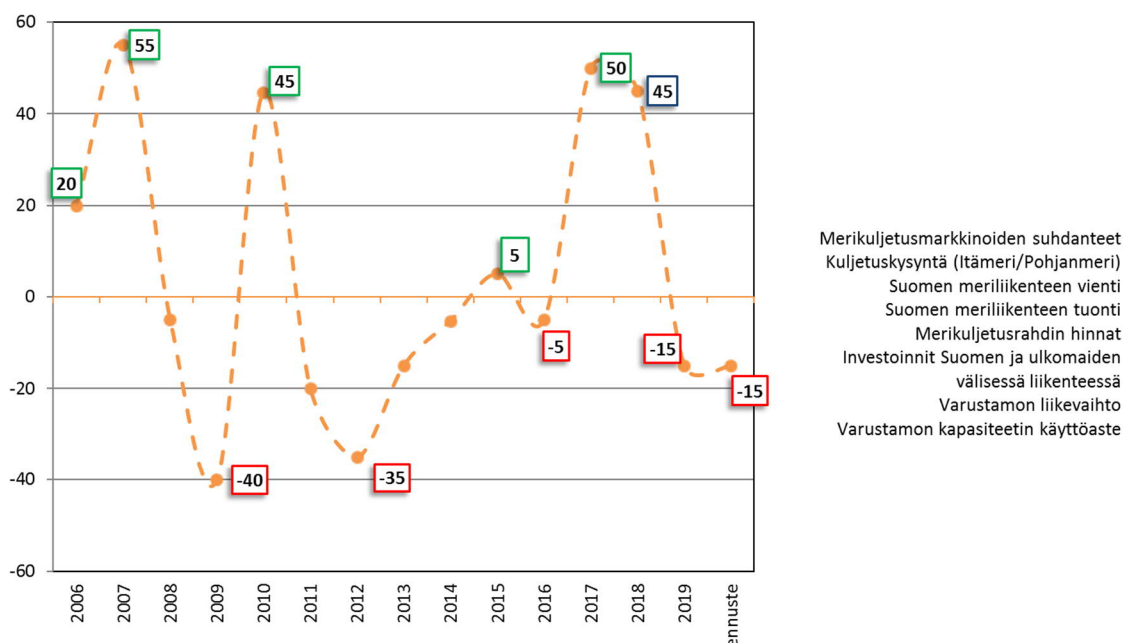
Kuten edellisvuonna niin tänäkin vuonna tuotiin esiin kahdenlaisia näkökulmia: toisaalta vastuullisuutta ja ympäristömyönteisyyttä, toisaalta haluttomuutta maksaa niihin liittyvistä kustannuksista.

## 7 YHTEENVETO

Varustamobarometri julkaistiin ensimmäisen kerran vuonna 2006. Kuluneiden ajanjaksojen tarkastelu osoittaa, millaisia suhdanteita varustamoala ja merenkulkuala yleisesti ovat näiden vuosien aikana käyneet läpi. Suurimassa osassa teemoja on yleensä nähtävissä hyvinkin yhteneväiset lasku- ja noususuhdanteet, joskin poikkeuksia yleisestä trendistä on esiintynyt.

Kuvassa 7.1. on esitetty varustamoalan yleispiirteisen trendin kuvaaja, johon on laskettu kahdeksan eri teeman keskiarvot vuosittain (pyöristetty lähimpään viitoslukuun) ja piirretty niiden perusteella viivadiagrammi. Ensimmäisen varustamobarometrin toteuttamisvuodesta 2006 alkanut nousujohteinen suuntaus on jatkunut vuoden 2007 loppuun, jonka jälkeen sukellus vuoden 2008-2009 vaihteen taloudelliseen lamaan on ollut jyrkkä. Tämän jälkeinen nopea nousu on tapahtunut vuoden mittaan ja nousu on joissakin tapauksissa ollut jopa jyrkempi kuin laskusuhdanteen aikainen pudotus. Saldolukujen positiiviset huiput saavutettiin vuonna 2010, jonka jälkeen alkoi uusi laskusuhdanne jatkuen vuoteen 2014 asti. Tämän jälkeen nousu on ollut maltillisempaa, mutta kuitenkin tasaista. Vuoden 2016 pienen notkahduksen jälkeen kaudella 2017 saavutettiin uusi positiivinen huippu, jonka jälkeen noususuhdanne jatkui vielä kauteen 2018 asti.

Kuluneena kautena vallinnut yleispiirteinen laskusuhdanne on nähtävissä myös keskiarvojen kuvaajassa. Suhdannevaihteluita kuvaava saldoluku on -15. Myös tuleva kausi nähdään hieman negatiivisena; ennusteiden saldoluku on sama kuin kuluneen kauden eli -15.



Kuva 7.1. Merenkulku- ja varustamoalan suhdannevaihtelut vuosina 2006–2019 ja ennuste.



Loput teemat, jotka eivät ole mukana edellisessä kaaviokuvassa, noudattavat pääsääntöisesti omia suuntauksiaan, vaikka joitain yhtäläisyyksiäkin on nähtävissä.

Kilpailu merikuljetusmarkkinoilla on koko barometrin ajan ollut miinusmerkkinen, mikä osoittaa, että kilpailua on ollut enemmän tai vähemmän. Kulunut kausi ei tuo muutosta tilanteeseen, vaan kilpailu on kuluvalle kaudella edelleen kireätä. Barometrin toteuttamisen ensimmäisestä vuodesta lähtien Suomen lipun alla purjehtivien alusten osuus Suomen ja ulkomaiden välisestä tavaraliikenteestä on vaihdellut 30 % molemmin puolin ja barometrin toteutuksen aikana (2006-2018) suomalaisten varustamojen osuus tavaraliikenteestä on noussut 27,7 prosentista 32,8 prosenttiin. (ks. kuva 5.3.).

Merikuljetusrahtien hinnat ovat vuoden 2009 romahduksen jälkeen sahanneet ylös ja alas vuosittain. Vuoden 2008 lopusta lähtien vuoteen 2017 asti saldoluvut ovat olleet negatiivisia. Vuosina 2017-2018 saldoluku nousi positiiviseksi mutta kuluneena kautena saldoluvun perusteella merikuljetusrahtien hinnat ovat taas laskusuhdanteessa. Vuonna 2015 saavutettiin bunkkerin hintojen laskun huippu, jolloin saldoluku oli 45. Tämän jälkeen saldoluku on laskenut ja saldoluku on pysynyt negatiivisena myös kuluneella kaudella. Vaikka saldoluku on edelleen negatiivinen, suurin osa vastaajista on kuitenkin kuluneena kautena sitä mieltä, että bunkkerin hinnan nousu on taittunut ja hinta pysynyt ennallaan.

Suomen lipun alla purjehtivien alusten miehistökustannusten saldoluku on pysynyt negatiivisena koko barometrin ajan, eikä kulunut kausi tuo tähän muutoksia. Viimeisen viiden vuoden aikana saldoluku on sahannut edestakaisin. Myös ulkomaisten alusten miehistökustannukset ovat olleet kasvavia lähes koko barometrin ajan, ja tilanteen ennustetaan jatkuvan ennallaan.

Merenkulkupolitiikan kehitystä on muista kuvaajista poiketen kuvattu kolmiportaisella asteikolla, jonka mukaan politiikka on parantunut, pysynyt ennallaan tai huonontunut. Saldoluvut ovat sahanneet nollan molemmin puolin. Merenkulkupolitiikkaa kuvaava saldoluku on pysynyt samalla tasolla kuin edellisenä kautena, sillä saldoluku on laskenut vain hieman.

Teemakysymykset ovat vuosittain vaihtuvia kysymyksiä, joilla kartoitetaan vastaajien mielipiteitä ajankohtaisista aiheista. Tämän vuoden teemakysymys koski vuonna 2020 voimaan astuvaa globaalia polttoaineen rikkiipitoisuusrajaa. Kyselyllä haluttiin selvittää ensinnäkin sitä, millainen vaikutus uudella globaalilla rikkiipitoisuuden säädöksellä on yksittäisille varustamoille, sekä sääntelyn vaikutusta koko Suomen merikuljetuksiin. Vastaajista suurin osa (80%) oli sitä mieltä, että säädöksellä ei ole vaikutusta varustamon toimintaan.

Teemakysymys II on uusi Varustamobarometrin teemakysymys sarja. Teemakysymys II osiossa tarkastellaan eri teemoja 5-vuoden aikajänteellä. Tänä vuonna teemakysymys II jatkaa viime vuoden teemakysymyksen sarjaa ja liittyy varustamoiden yritys vastuuseen sekä ympäristöystävällisyyteen. Teemakysymyksen vastaukset jakautuivat viime vuoden tapaan varsin hajanaisesti ja tilanne oli pysynyt hyvin samankaltaisena. Vastaukset osoittavat, että varustamot ovat edelleen suhteellisen epävarmoja vaikuttavatko yritys vastuu ja ympäristöystävällisyys kilpailutilan-

teeseen sekä siitä, vaikuttavatko nämä arvot rahdinantajien toimintaan. On kuitenkin huomiotavaa, että vastauksista nousee esiin yrityksiä jotka jo nyt ovat hyvin valveutuneita yritysvastuun ja ympäristöystävällisyys kysymyksistä.

## 8 INLEDNING

Enkäten genomfördes som en nätenkät i oktober-novembet 2019. Mottagarna kunde besvara antingen den svenska eller den finska versionen. Liksom under tidigare år riktades enkäten till Rederierna i Finlands medlemsrederier samt till de viktigaste finska rederierna som inte hör till den ovannämnda föreningen. Dessutom sändes barometerenkäten till utländska rederier som är viktiga för Finlands sjötrafik och som bedriver regelbunden trafik i Finland. På grund av detta var antalet potentiella deltagare i barometerenkäten 28. Av de potentiella deltagarna besvarade 20 enkäten vilket ger en svarsprocent på 71.

Barometern utvecklades våren 2006 som ett verktyg för dem som arbetar med sjötransporter. I början publicerades barometern två gånger om året, och sedan 2010 har den publicerats en gång per år.

Så här läser man barometern:

Det presenteras en numerisk sammanfattning av frågorna i grupp A.

Teman för frågorna i grupp B rör rederibranschen och det enstaka rederiet. Procentfördelningen inom varje kategori presenteras. Svartalternativens procenttal av totalmängden svarare presenteras.

Dessutom presenteras saldotalen. Med hjälp av saldotalet kan man åskådligt jämföra utvecklingen. Saldotalet räknas så att man subtraherar mängden dem som har gett negativa uppskattningar från mängden dem som har estimerat utvecklingen som positivt. Skalan av saldotalet är tregradigt och saldotalet varierar mellan -100 och 100. Om till exempel 60 procent av svararna skulle prognostisera positiv utveckling, 10 procent skulle prognostisera neutral utveckling och 30 procent skulle prognostisera negativ utveckling skulle man räkna saldotalet  $60 - 30 = 30$ . På basis av saldotalet är det inte möjligt att dra slutsatser av de svarare som har estimerat att situationen har bevarats eller kommer att bevaras oförändrad. Antalet dem som gett ett neutralt svar estimeras med hjälp av procentfördelningen.

Tidsserier har formats genom att använda uppgifter om de tidigare förfrågningarna vid sidan av den föreliggande förfrågan. I de tidsserier som rör en enstaka fråga är jämförandet av den uppfyllda situationen under olika tidpunkten den viktigaste jämförelsepunkten. Resultaten presenteras grafiskt. Den nyaste prognosen har också sammanfogats till figuren. Dessutom har det jämförts siffror i de gamla prognoserna med siffror i den nya prognosen i vissa frågor.

Varje svar är av samma vikt då man förutser utvecklingen inom branschen.

Grupp C behandlar tillväxthinder. Det framställs ett grafiskt stapeldiagram av dem.

Grupp D behandlar "Förändringar i verksamhetsomgivningen". Deras procentfördelningar och saldotal presenteras.

Grupp E presenterar resultatet av en temafråga som förändras varje gång.

## 9 BAKGRUNDSUPPGIFTER OM REDERIER

Med hjälp av frågorna i grupp A kartlades bakgrundsinformation om rederierna. I de följande tabellerna anges fördelningarna av personerna som besvarat enkäten.

### Kontaktuppgifter (A1)

En majoritet (65 %) av deltagarna i enkäten var verkställande direktörer. Dessutom besvarades enkäten av vice verkställande direktörer och avdelningsdirektörer.

### Rederiets huvudsakliga trafikform (A2)

Av rederierna som deltog bedriver 40 % linjetrafik, 55 % trampfart och resten, dvs. 5 %, annan trafik. Fördelningen enligt trafikform visas i tabell 9.1.

Tabell 9.1. Rederiets trafikform (n=20).

Trafikform	notiser stycken	%
Linjetrafik	8	40 %
Trampfart	11	55 %
Annan	1	5 %

### Rederiets huvudsakliga godstrafik (A3)

I tabell 9.2. visas rederiernas godstrafikform. Ett rederi kan bedriva flera former av godstrafik. Ett rederi kan bedriva flera former av godstrafik och antalet omnämningar (n) kan därför överstiga antalet deltagare. Styckegods transporteras av 48 % av deltagarna, torrbulk av 43 % och våtbulk av 9 %.

Tabell 9.2. Rederiets godstrafikform enligt varugrupper (n=23).

Godstrafik	mainintoja kpl	%
Torrbulk	10	43 %
Våtbulk	2	9%
Styckegods	11	48 %

### Storhetsklass för rederiets omsättning (A4)

För att kartlägga rederiets omsättning gavs fyra olika alternativ för storhetsklass i enkäten (tabell 9.3). En tredjedel av deltagarna uppgav den minsta omsättningen, dvs. under 10 miljoner euro. Lika många uppgav att rederiets omsättning hör till den största klassen, dvs. över 100 miljoner euro. Den återstående andelen rederier placerade sig i klasserna 10–50 och 50–100 miljoner euro.

Tabell 9.3. Rederiets omsättning (n=19).

Omsättning	notiser stycken	%
Mindre än 10 MEUR	6	32 %
10 - 50 MEUR	5	26 %
50 - 100 MEUR	2	11 %
Större än 100 MEUR	6	32 %

Storhetsklass för rederiets personalantal (A5)

I barometern kartlades rederiernas personalantal utgående från på förhand angivna kategorier. Rederiernas personalantal fördelade sig relativt jämnt på alla klasser. En dryg tredjedel av de rederier som besvarat enkäten uppgav att personalantalet överskrider 200 anställda. Klasserna under 20 samt 50–100 anställda omfattar vardera 25 procent av deltagarna. En minoritet av deltagarna hör till klassen 20–50 anställda. Fördelningen enligt personalmängd visas i tabell 9.4.

Tabell 9.4. Rederiets personalantal (n=20).

Personalantal	notiser stycken	%
Mindre än 20	5	25 %
20 - 50	3	15 %
50 - 200	5	25 %
Större än 200	7	35 %

Rederiets tonnage (A6)

En dryg majoritet av rederierna som deltog har endast eget tonnage. Omkring en femtedel av deltagarna har eget och chartrat tonnage, eller endast chartrat tonnage. Alla deltagare har alltså antingen eget eller chartrat tonnage. Fördelningen enligt rederiets tonnage visas i tabell 9.5.

Tabell 9.5. Rederiets tonnage (n=20).

Tonnage	notiser stycken	%
Enbart eget tonnage	12	63 %
Både eget och chartrat	3	16 %
Enbart chartrat	4	21 %
Varken eget eller chartrat	0	0%

Rederiets flaggstater (A7)

Barometern kartlade hur de deltagande rederiernas fartygstyper fördelade sig enligt finländsk flagg, EU-flagg och övrig flagg (tabell 9.6). Det totala antalet fartyg hos rederierna som deltog i enkäten var 769. De rederier som deltog i den föregående barometern hade totalt 372 fartyg som seglar under finsk och annat lands flagg. Det antal fartyg som enkätdeltagarna anger har i hög grad varierat under alla de år som barometern genomförts och det här beror på vilka rederier som deltagit i enkäten samt om de har angett hur många fartyg de har i drift.

Tabell 9.6. Antalet fartyg som rederiets opererar enligt flaggstat (n=19)

Flagga/fartyg	finska flaggan	EU-flaggan	övriga	ANTAL
roro/ropax	38	11	0	49
containerfartyg	8	103	500	611
torrbulk	47	43	4	94
våtbulk	5	0	10	15
ANTAL	98	157	332	769

Enligt Transport- och kommunikationsverket Traficom senaste uppgifter, uppdaterade 31.10.2019, omfattar Finlands handelsfartygs-förteckning 117 fartyg. Under föregående period var 111 fartyg registrerade i det finska handelsfartygsregistret. (Traficom, 2019.)

Även om handelsfartygsregistret ständig lever och det inte är ovanligt med förändringar, såsom ägarbyten och namnbyten, har antalet registrerade fartyg varit ganska oförändrat under de senaste åren.

## 10 SJÖFARTSBRANSCHENS NULÄGE OCH FRAMTID

Med hjälp av frågorna i grupp B utreddes nuläget och framtiden så att man först kartlade rederibranschen och sjötransportmarknaden i allmänhet och därefter ställde frågor om enstaka rederier. Granskningens tidsspann omfattade de senaste tolv månaderna för det förflutna och de kommande tolv månaderna för framtiden.

Ett undantag från detta utgör mängden export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik, för vilka endast prognosen för de kommande 12 månaderna beaktats. För investeringar som gäller trafik mellan Finland och utlandet har tidsperioden 24 månader använts. Före år 2010 användes i huvudsak ett tidsspann på sex månader. Den förändrade granskningsintervallen ska beaktas när statistikerna analyseras. På grund av att antalet finländska rederier är så litet utförs granskningen inte på varuslagsnivå.

### 10.1 Allmänna frågor om rederibranschen

#### Konjunkturerna inom sjötransportmarknaden (B1)

Konjunkturläget på sjötransportmarknaden har efter två års konjunkturuppgång börjat sjunka. Saldotalet har under den gångna perioden sjunkit med drygt 70 poäng jämfört med föregående period, då saldotalet var starkt positivt. Det finns fortfarande en stor spridning bland deltagarna under den gångna perioden.

Något under hälften av deltagarna, eller 45 procent, anser att konjunkturläget är oförändrat och en dryg tredjedel bedömer att läget har försämrats jämfört med föregående år. Under perioden 2017 nådde saldotalet sin nästhögsta punkt under hela barometers historia. Rekordet är från 2010, då poängtalet var 75. Enligt prognosen kommer nedgången att fortsätta under de kommande 12 månaderna och prognosens saldotal är -25.

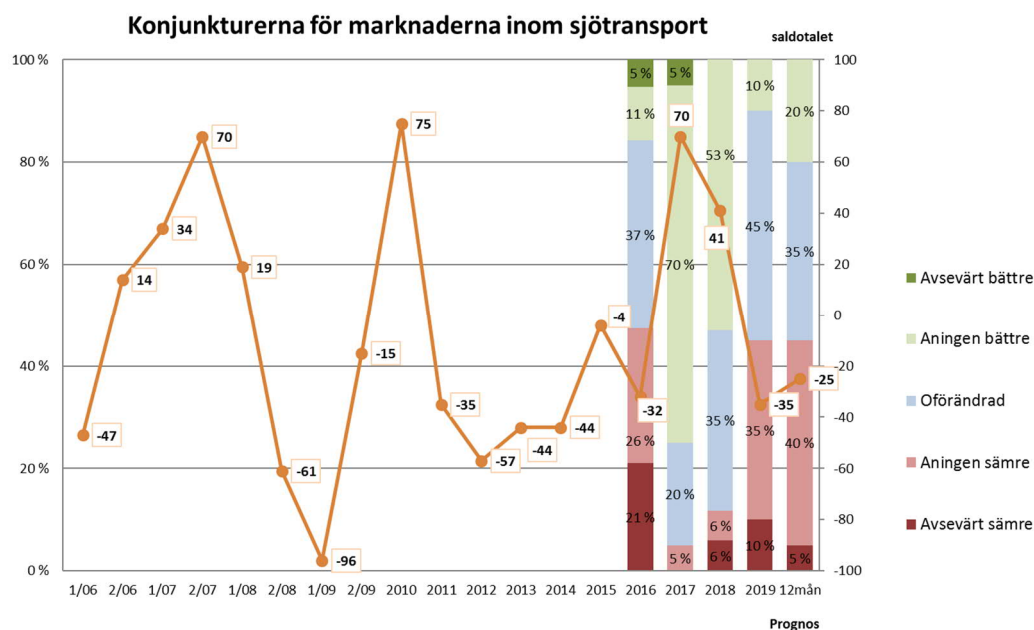


Bild 10.1. Konjunkturer inom sjötransportmarknaderna (uppf. 2019 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Transportefterfrågan inom sjötransportmarknaden på Östersjön/Nordsjön (B2)

Konjunkturläget för transportefterfrågan har också börjat sjunka, både under den gångna perioden och i prognosen. Efter två perioders konjunkturuppgång har saldotalet sjunkit till -37 poäng. Den procentuella fördelningen visar att 47 procent av deltagarna anser att efterfrågan försämrats något medan 42 procent anser att läget är oförändrat. Bland deltagarna bedömer 11 procent att transportefterfrågan är något högre än under föregående period.

Deltagarna bedömer att situationen förblir negativ under de kommande 12 månaderna och att prognosens saldotal förblir på ungefär samma nivå. Prognosens saldotal är -30. En procentuell fördelning av bedömningarna visar att hälften av aktörerna tror att efterfrågan kommer att hålla sig på samma nivå under de kommande 12 månaderna. Resten av deltagarna, dvs. nästan hälften, bedömer att situationen försämras något och 10 procent anser att situationen förbättras något.

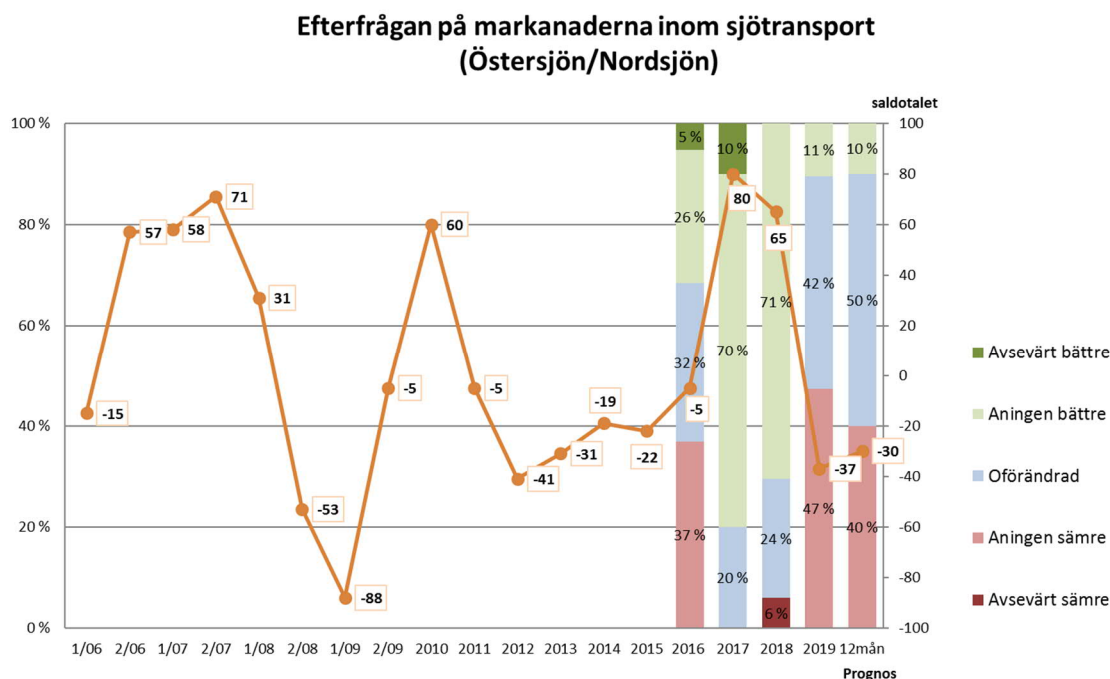


Bild 10.2. Transportefterfrågan på sjötransportmarknader i Östersjön/Nordsjön (uppf. 2019 n=19, prognos 12 månader n=20).

### Antalet export- och importtransporter (B3)

I beskrivningen av export- och importtransporter inom Finlands sjötrafik har under rederibarometerens hela existens använts enbart prognoser och inte, som när det gäller övriga teman, uppskattningar av läget under föregående år.

För finska exporttransporternas del har tillväxtförväntningarna vänt mot det negativa. Saldotalet för exportprognosen under den gångna perioden är -53 vilket är avsevärt lägre än föregående periods prognos. Senast man förväntade sig minskade exporter inom sjötrafiken var åren 2011–2014. Under



den gångna perioden bedömde drygt hälften, dvs. 53 procent, av deltagarna att sjötrafikens export kommer att minska något. 47 procent av deltagarna förväntar sig att läget förblir oförändrat.

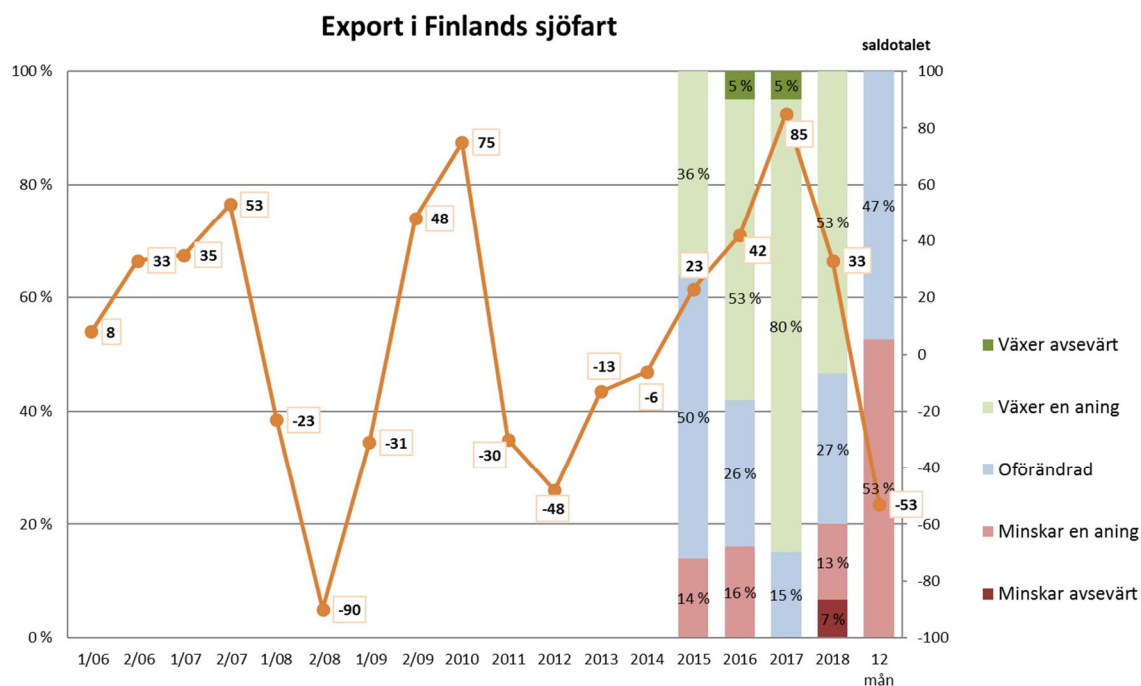


Bild 10.3. Export i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=19).

Liksom exporttransporterna uppvisar också importtransporterna en nedgång. Saldotalet som beskriver förväntningarna under den gångna perioden (-47) beskriver en nedgång i antalet importtransporter. Det lägsta saldotalet för importtransporter uppmättes perioden 8/2008, då saldotalet var rekordlångt (-80).

Jämfört med exporten förutspås importens framtida konjunkturedgång att vara bara en aning måttligare. För importens del fördelar sig åsikterna förvånansvärt jämnt procentuellt sett: 43 procent av deltagarna bedömer att läget förblir oförändrat och resten av deltagarna förutspår att importtransporterna minskar något.

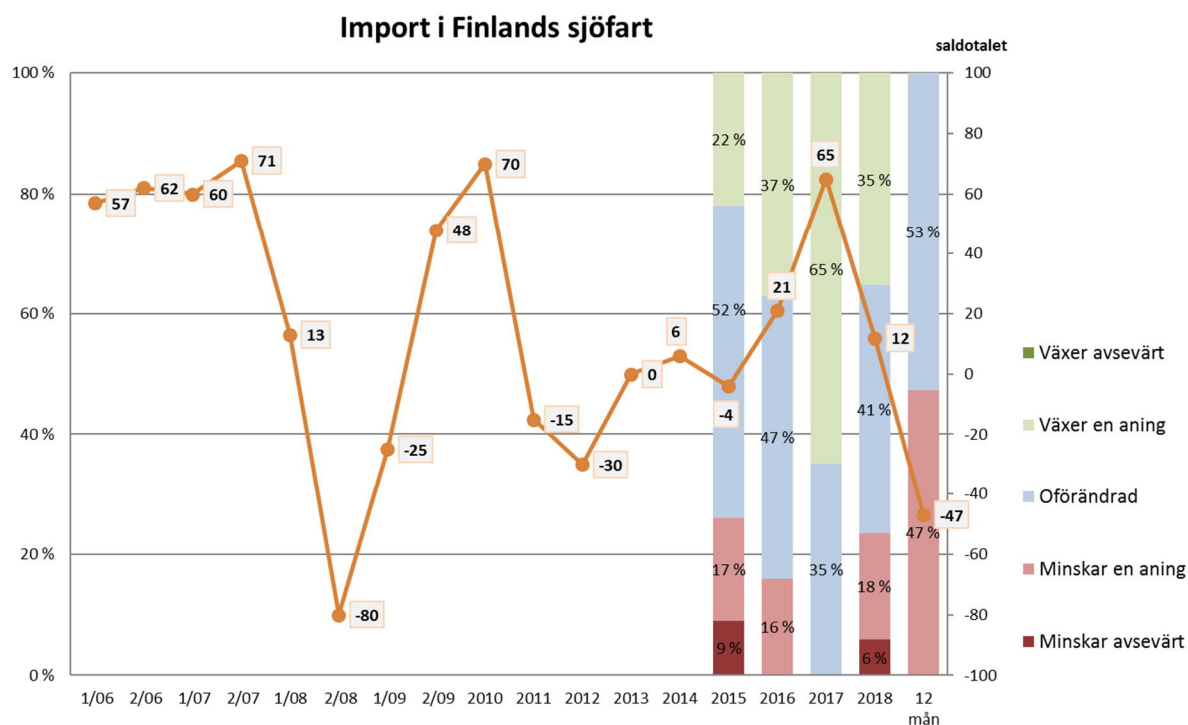


Bild 10.4. Import i Finlands sjötrafik (prognos 12 månader n=19).

För sjötransporterna till utlandet har man regelbundet samlat in data sedan år 1970. Sedan år 2010 är det Trafikverket som har producerat statistiken och innan dess Sjöfartsverket. Statistiken för utrikes sjötrafik överfördes i årsskiftet 2018–2019 till Transport- och kommunikationsverket Traficom. Sedan man började insamling av data har antalet sjötransporter ökat ganska jämt, där ett undantag är den stora nedgången som skedde år 2009. Den transporterade mängden på finska fartyg har absolut hållit sig på ca 30 miljoner ton sedan mitten på 1990-talet. Motsvarande mängd år 2018 var 34 miljoner ton. Under det första årtiondet av statistiken var andelen som transporterades på finska fartyg ungefär hälften av det totala antalet sjötransporter, men andelen har stadigt minskat sedan början på 1980-talet. Under de senaste åren har man fraktat ca en tredjedel av sjötransporter på finska fartyg. (Bild 10.5) (Traficom, 2019).

Man bör notera att Traficoms statistik omfattar mängden transporter under åren 1970–2018. Årsstatistiken för 2019 blir tillgänglig under 2020. Under åren 2016–2018 har sjötransporterna mellan Finland och utlandet ökat. De finländska fartygens andel av sjötransporterna ökade med ett par procent jämfört med föregående år. År 2018 transporterades sammanlagt omkring 103,8 miljoner ton gods, medan motsvarande siffra för år 2017 var 98,8 miljoner ton. Exporten var omkring 2,1 miljoner ton större än importen. (Bild 10.5) (Traficom, 2019).

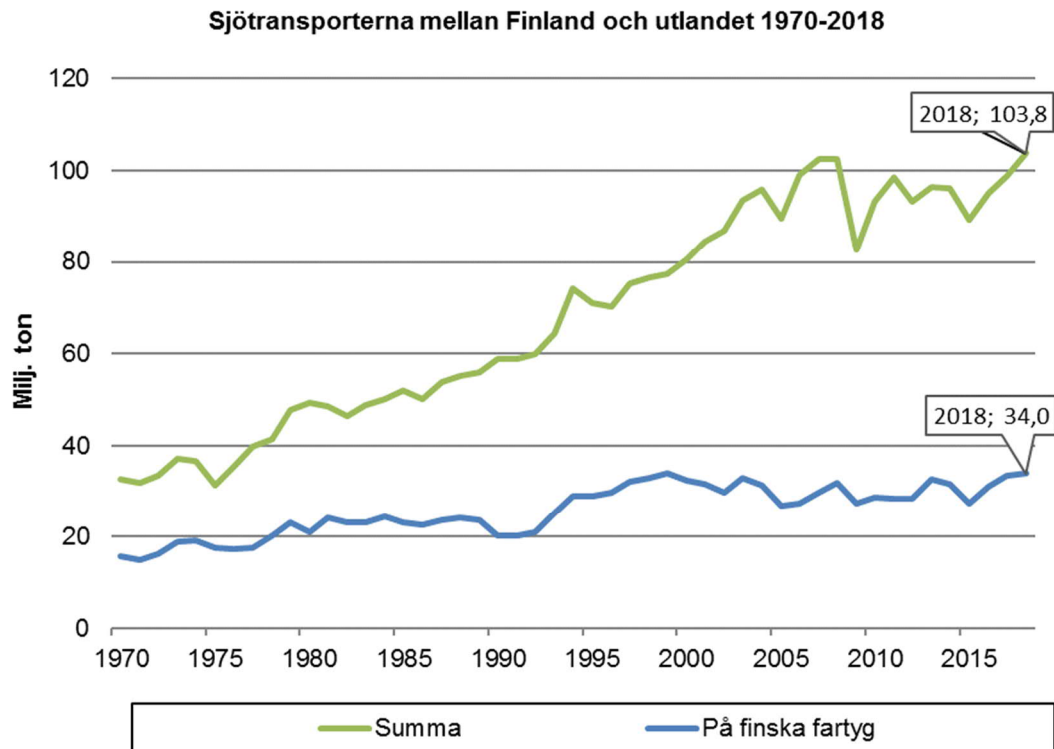


Bild 10.5. Sjötransporterna mellan Finland och utlandet 1970-2018 (Traficom, 2019).

#### Konkurrens inom sjötransportmarknaden (B4)

Konkurrensläget på sjötransportmarknaden är fortfarande hårt enligt deltagarna. Saldotalet för den gångna perioden är -55. Konkurrensen har förblivit negativ under hela barometers granskningsperiod och har varierat relativt lite jämfört med övriga teman. Den procentuella fördelningen visar att 45 procent av deltagarna anser att konkurrensen hårdnat något. Lika många anser att konkurrensläget är oförändrat. Av deltagarna anser 10 procent att konkurrensen hårdnat märkbart.

Konkurrensen verkar fortsätta att hårdna under de kommande 12 månaderna eftersom prognosens saldot bedöms vara minus 70. Av deltagarna anser 65 procent att konkurrensen hårdnat något. Nästan en tredjedel anser att konkurrensläget är oförändrat och 5 procent anser att konkurrensen kommer att hårdna betydligt under de kommande 12 månaderna.

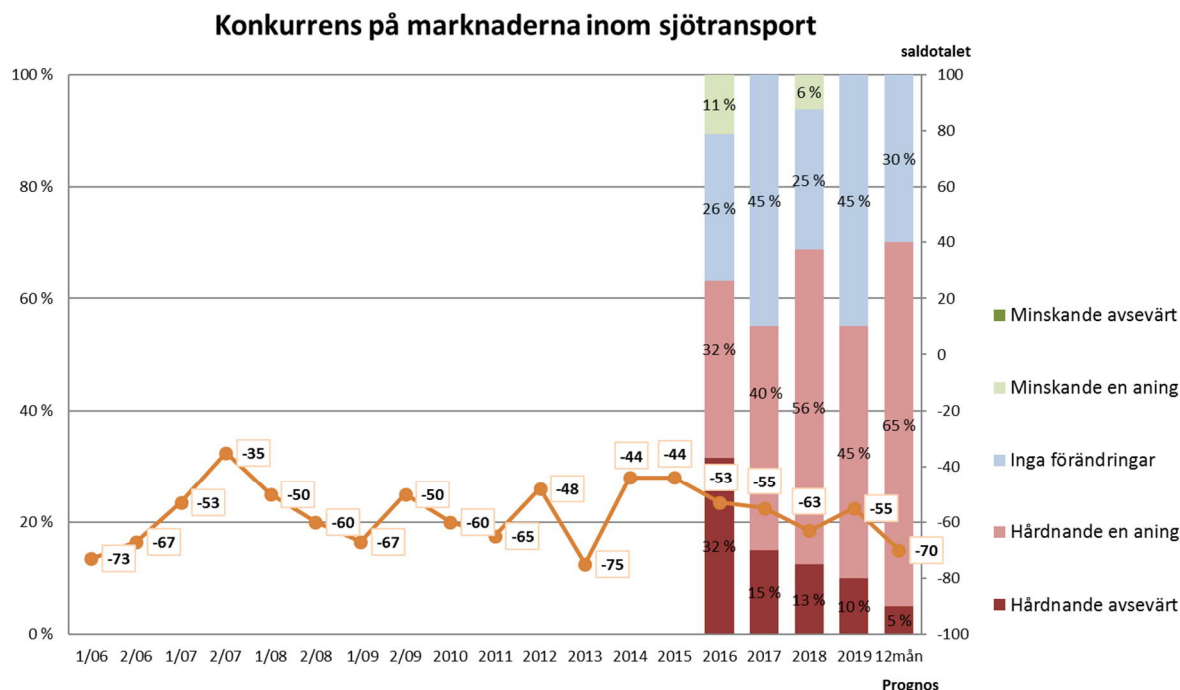


Bild 10.6. Konkurrens på sjötransportmarknader (uppf. 2019 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Prisen på sjötransportfrakter (B5)

Nettotalet för sjöfraktpriserna har växlat kraftigt under de senaste åren. Nettotalen har varit negativa från år 2008 och fram till år 2016. Under åren 2017–2018 förblev saldotalet positivt men under den gångna perioden är sjötrafikens fraktpriser igen på nedgång enligt saldotalet. Det finns dock stora variationer i deltagarnas svar. Lite under hälften anser att situationen är oförändrad och en dryg tredjedel anser att priserna har sjunkit något. 10 procent av deltagarna uppger att priserna stigit något medan en även 10 procent uppger att de sjunkit betydligt. Deltagarna är alltså inte eniga om utvecklingen av sjötrafikens fraktpriser.

Saldotalet för fraktpriserna under de kommande 12 månaderna är fortfarande negativt. Deltagarna är inte heller eniga om den framtida utvecklingen av sjötrafikens fraktpriser. 40 procent vardera anser att fraktpriserna förblir oförändrade och att priserna sjunker något. En femtedel av deltagarna uppgav att de tror att fraktpriserna kommer att stiga något.

En ökning av sjötransporterna korrelerar med bunkerns pris, som enligt Bunkerworldstatistiken har ökat i år 2019 (bild 10.9.). Detta påverkar direkt sjötransporternas prisnivå. Mostvarande trend kan också ses i utredningens svar, där man uppskattade ändringar i bunkers priser (B6).

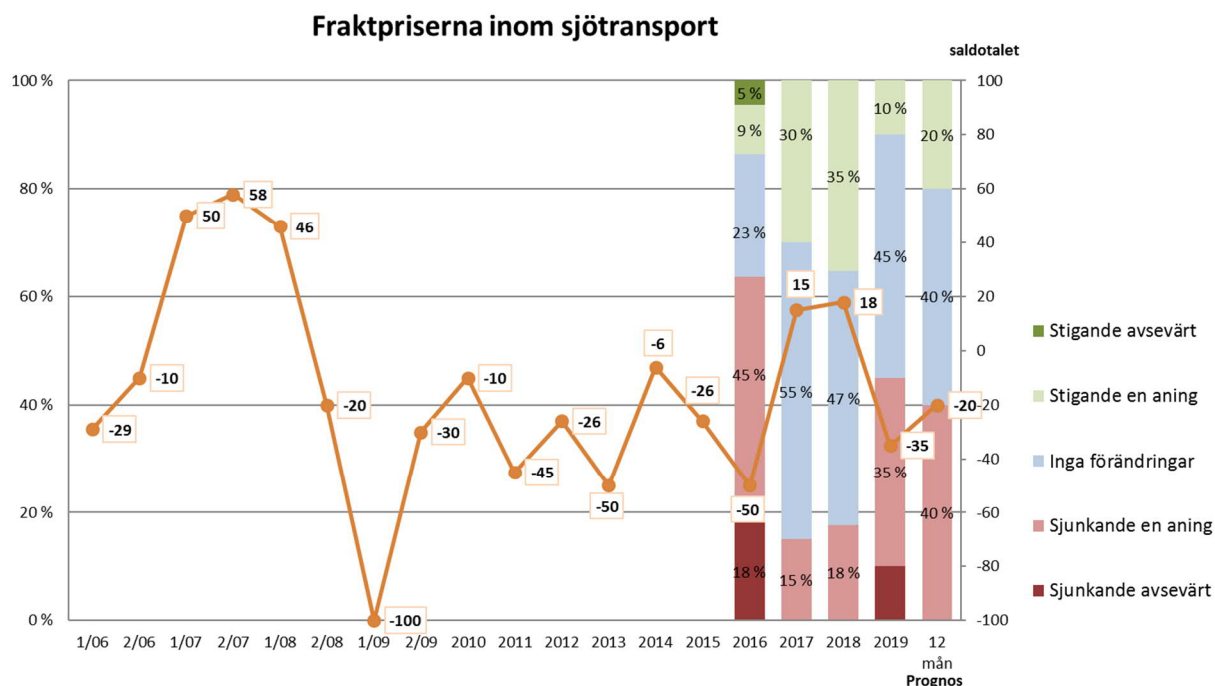


Bild 10.7. Priser på frakterna inom sjötransporten (uppf. 2019 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Bunkerpriset (B6)

Bunkers eller i fartygets bränslepriser har haft avsevärda nedgångar och ökningar när rederibarometern har genomförts. Nettotalen har dock till största del varit negativa till och med, så att nettotalen under många år har varit nära -100, vilket är det lägsta möjliga talet.

Det högsta saldotalet, 45, registrerades år 2015. Efter detta har saldotalet sjunkit och saldotalet förblir negativt även under den gångna perioden. Saldotalet har ändå stigit märkbart sedan föregående period, från -94 till -20. Under den gångna perioden anser majoriteten av deltagarna att bunkerpriset har slutat stiga och stannat på samma nivå.

Hälften av deltagarna anser att priserna ligger på samma nivå som föregående år medan 35 procent anser att priserna har stigit något. Under den gångna perioden bedömde även 15 procent att bunkerpriset hade sjunkit. Detta kan ha sin förklaring bland annat i användningen av olika bränslen.

Under de kommande 12 månaderna förutspås priserna igen stiga mer än under den gångna perioden. Procentuellt sett anser 15 procent av deltagarna att bränslepriset stiger märkbart, 50 procent att priset stiger något och 35 procent att priset förblir oförändrat. Ingen av deltagarna tror att bunkerpriset sjunker.

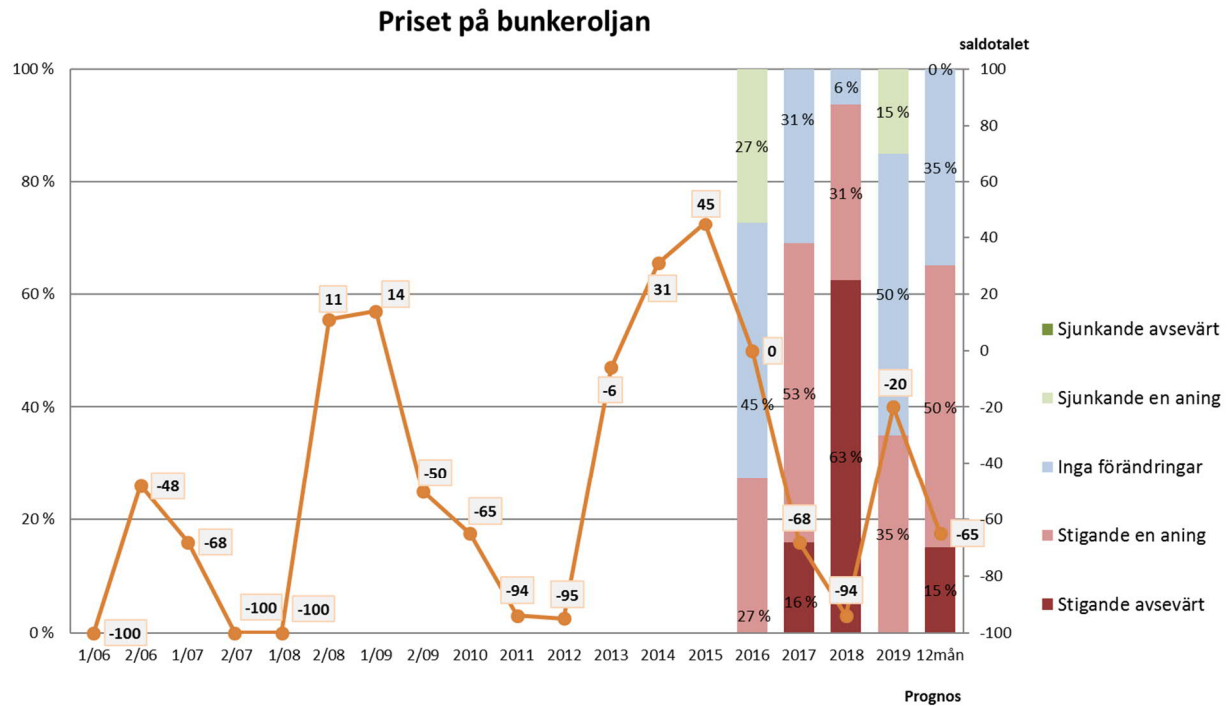


Bild 10.8. Pris på bunkerolja (uppf. 2019 n=20, prognos 12 månader n=20).

Bunkerworld-indexet, BWI , omfattar, med beaktande av den geografiska viktningen, information från 20 betydande bunkershamnar. Indexet innehåller bunkerolja, diesel och gasolja viktat enligt deras betydelse på bunkermarknaden. (Bunkerworld statistic, 2019) BWI visar att bränslepriset var relativt högt i slutet av år 2018, varefter stora variationer kunnat ses i priserna under 2019. I november 2019 var priserna på nedgång (Bild 10.9.).



Bild 10.9 Bränslepriset (\$) utveckling enligt BWI-index 2019 (Bunkerworld statistic, 2019).

### Besättningskostnader per flaggstat (B7)

Nettotalet för sjöpersonalkostnader när det gäller de fartyg som seglar under finsk flagg är fortsatt negativt, precis som det har varit under alla de år barometern genomförts. Under perioden har inga betydande förändringar i saldotalet skett. Saldotalet har sjunkit med ett poäng, från -64 till -65. Procentuellt sett anser 53 procent av deltagarna att besättningskostnaderna har ökat och 35 procent att kostnaderna är oförändrade. Enligt 12 procent av deltagarna har besättningskostnaderna ökat märkbart under den gångna perioden.

Situationen förutspås förbli negativ också under kommande 12 månaderna. Deltagarna var relativt eniga om att besättningskostnaderna fortsätter att öka. Enligt 76 procent av deltagarna kommer besättningskostnaderna att öka något. Resten, dvs. 24 procent, anser att läget förblir oförändrat.

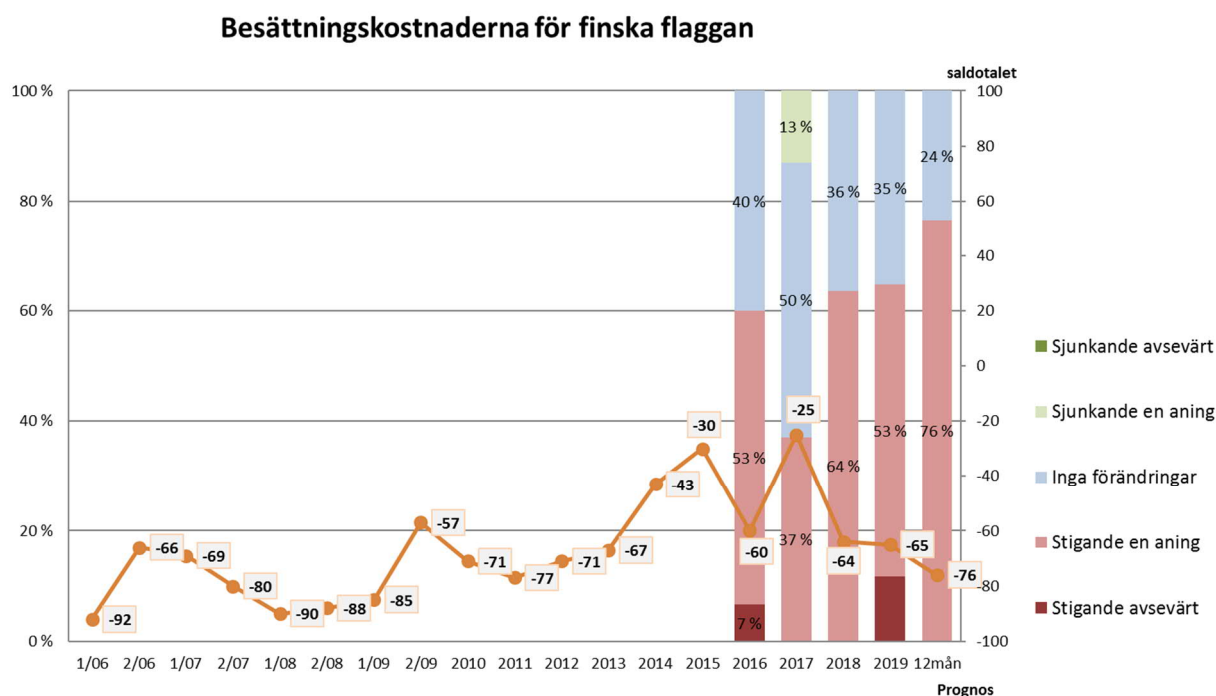


Bild 10.10. Besättningskostnader för finskflaggade fartyg (uppf. 2019 n=17, prognos 12 månader n=17).

Sjöpersonalkostnaderna har stigit under alla de år som barometern har genomförts när det gäller fartyg som seglar under finsk flagg men likväl fartyg som seglar under annan än finsk flagg och därför har nettotalen förblivit negativa. Under den föregående perioden närmade sig saldotalet ändå en positiv trend, men har nu igen börjat sjunka.

Saldotalet för besättningskostnader på fartyg med annan än finländsk flagg var under den pågående perioden -36. Procentuellt sett uppgav 64 procent av deltagarna att kostnaderna förblir oförändrade och 36 procent att besättningskostnaderna ökar något.

Situationen förutspås förbli oförändrad under de kommande 12 månaderna. Bland deltagarna bedömde 55 procent att kostnaderna förblir oförändrade medan 45 procent menade att besättningskostnaderna ökar något.

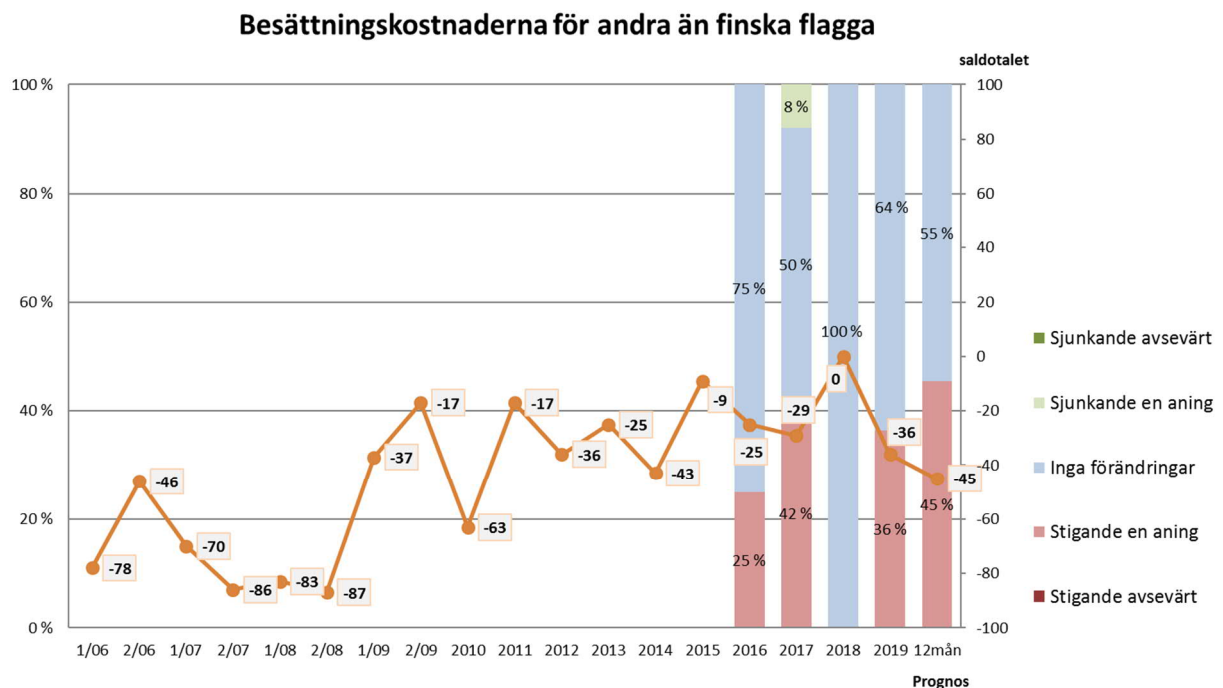


Bild 10.11. Besättningskostnader för andra än finska flaggor (uppf. 2019 n=11, prognos 12 månader n=11).

### Investeringar i tonnage i trafiken mellan Finland och utlandet (B8)

För investeringar tillämpas, i motsats till andra teman, tidsperioden de följande två åren, vilket innebär att uppskattningar från konsekutiva enkäter delvis överlappar varandra. Frågan omfattar nybyggen och inköp av second hand-fartyg.

Den gångna periodens förväntningar på antalet kommande investeringar sjönk något jämfört med föregående granskningsperiod. Saldotalet sjönk från 64 till 37. Förväntningarna på antalet investeringar är dock fortfarande positiv, liksom under tidigare perioder. Förväntningarna på investeringar har senast varit negativa år 2014. Under barometerns historia har saldotalet som beskriver investeringar varierat märkbart och den inbördes spridningen bland deltagarna har varit relativt stor. Liksom i den senaste prognosen varierar antalet kommande investeringar mellan rederierna.

Procentuellt sett bedömde 42 procent av deltagarna att investeringarna ökar något, lika många, dvs. 42 procent, ansåg att antalet investeringar förblir oförändrat, 11 procent att investeringarna minskar och 5 procent att de ökar märkbart.



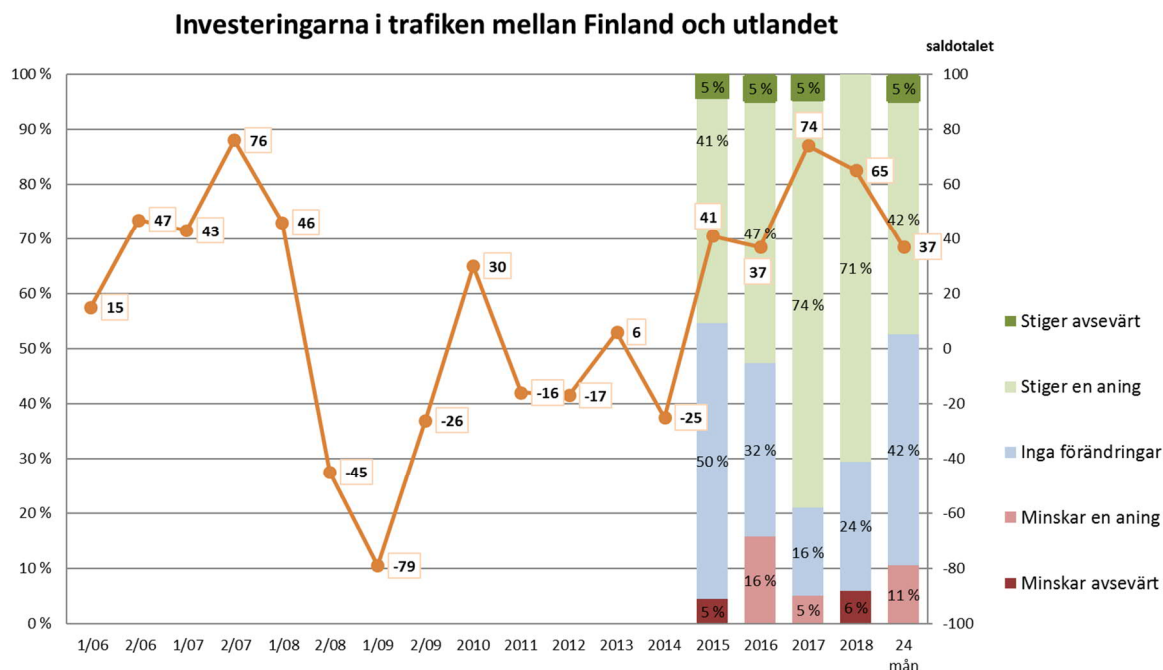


Bild 10.12. Investeringar i trafiken mellan Finland och utlandet (prognos 24 månader n=19).

## 10.2 Frågor om enstaka rederier

### Omsättning (B9)

I nettotalet för rederiernas omsättning har ingen stor förändring skett jämfört med föregående period. Det allmänt sjunkande konjunkturläget på sjötransportmarknaden har ännu inte haft negativa konsekvenser för rederiernas omsättningsutveckling. Saldotalet har sjunkit något från 59 till 40. Procentuellt sett uppgav 55 procent av deltagarna att omsättningen har ökat något. En femtedel uppgav att omsättningen är oförändrad. Lika många meddelade att omsättningen sjunkit något. För 5 procent av deltagarna har omsättningen ökat märkbart.

Situationen tros försvagas något jämfört med den gångna periodens siffror. Prognosens saldot är ändå fortfarande positivt: 25 poäng. Bland deltagarna tror 40 procent att omsättningen ökar något under de kommande 12 månaderna. 35 procent av deltagarna tror att läget förblir oförändrat. En femtedel av deltagarna förutspår att omsättningen sjunker.

Förväntningarna inför framtiden var under den gångna perioden måttligare än under tidigare perioder. Saldotalet som beskriver prognosen för omsättnings utveckling nådde rekordhög 85 poäng år 2017 (Varustamobarometri 2017 – Rederibarometern 2017, Alhosalo, M.) och år 2018 var uppskattningarna av omsättnings utveckling redan betydligt måttligare. Saldotalet för barometerns prognos 2018 var 29 så prognosen gick åt samma håll som det förverkligade saldot. (Varustamobarometri 2018 – Rederibarometern 2018, Katila, J.)

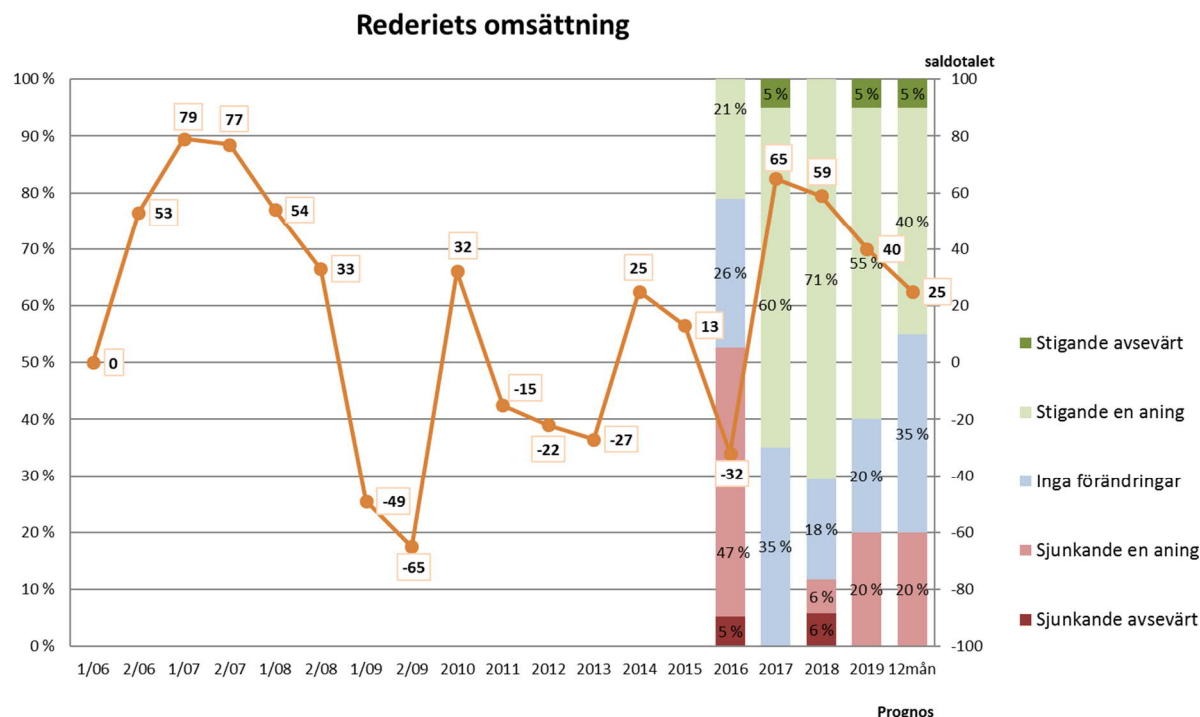


Bild 10.13. Rederiets omsättning (uppf. 2019 n=20, prognos 12 månader n=20).

### Utnyttjandegraden av fartygens kapacitet (B10)

Under alla de år som barometern genomförts har nettotalet som visar utnyttjandegrad av fartygs-kapaciteten varierat i viss mån men nettotalen har varit positiva förutom under några perioder (år 2009, 2012 och 2016). Nettotalet har varit som lägst (-75) i början av år 2009. Under 2017 och 2018 förbättrades utnyttjandegraden av rederiernas kapacitet betydligt efter svackan år 2016. Saldotalet för utnyttjandegraden av kapaciteten under den gångna perioden har ändå övergått i en måttlig nedgång. Drygt en tredjedel (35 procent) av deltagarna upplevde att läget är oförändrat. Nästan en tredjedel (30 procent) bedömde att utnyttjandegraden sjunkit något och lika många deltagare ansåg att utnyttjandegraden stigit något. Dessutom bedömde 5 procent av deltagarna att utnyttjandegraden hade sjunkit märkbart.

Saldotalet som beskriver utnyttjandegradens prognos ligger nästan på samma nivå som under den gångna perioden. Enligt prognosen är saldotalet 0 poäng. Majoriteten av deltagarna (60 procent) förutspår en oförändrad utnyttjandegrad under de kommande 12 månaderna. En femtedel av deltagarna (20 procent) bedömde att utnyttjandegraden ökar något, 15 procent ansåg att utnyttjandegraden sjunker något och 5 procent att den sjunker betydligt.

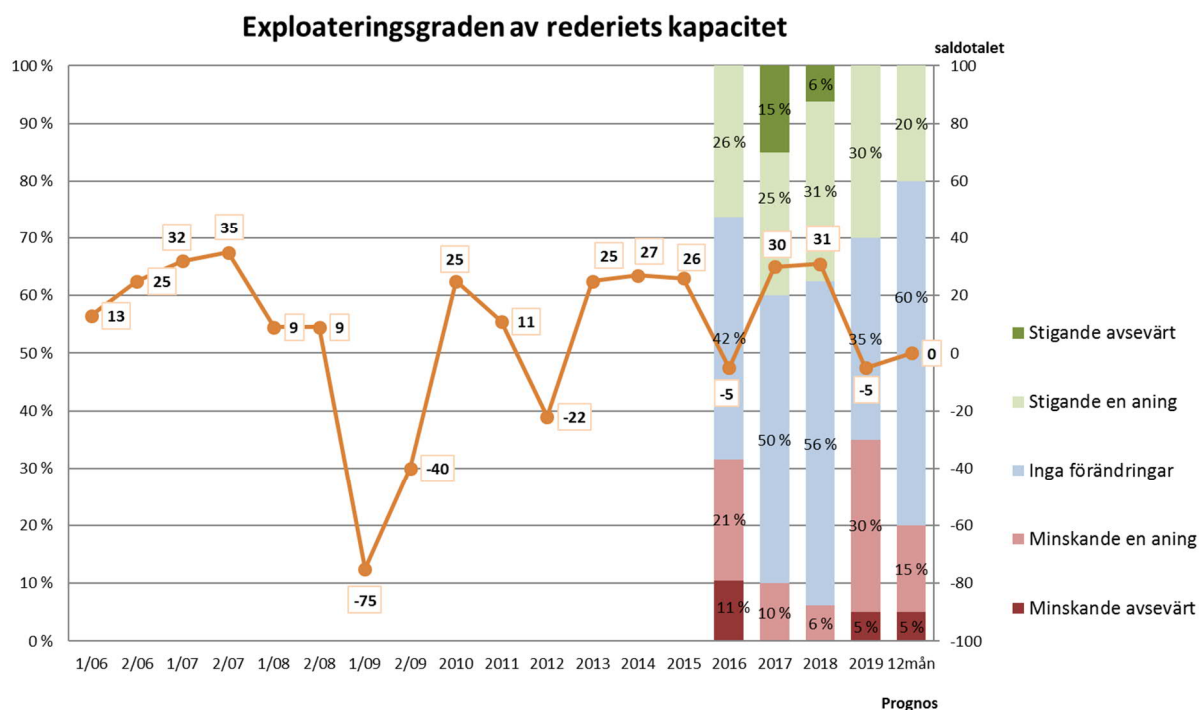


Bild 10.14. Utnyttjandegrad av rederiets kapacitet (uppt. 2019 n=20, prognos 12 månader n=20).

#### Utvecklingen av antalet sjöanställda per flaggstat (B11)

Sjöpersonalen på fartyg som seglar under finsk flagg har i viss mån varierat under alla de år barometerna har genomförts, men några exceptionella uppsving eller svackor har inte förekommit. År 2015 var nettotalet -20. Därifrån har det sakteligen stigit varje år och ligger på 28 poäng under granskningsperioden. 61 procent av enkättagarna anser att läget förblivit oförändrat, 33 procent anser att antalet sjöpersonal har stigit i viss mån medan 6 procent anser att antalet har sjunkit en aning.

Antalet sjöanställda förutspås minska något under de kommande 12 månaderna. Utvecklingsprognosens saldotal är -16. Procentuellt sett anser 74 procent av deltagarna att läget förblir oförändrat och 16 procent tror att antalet sjöanställda kommer att minska något. Fem procent anser att antalet kommer att minska märkbart och lika många tror att antalet kommer att öka något under de kommande 12 månaderna.

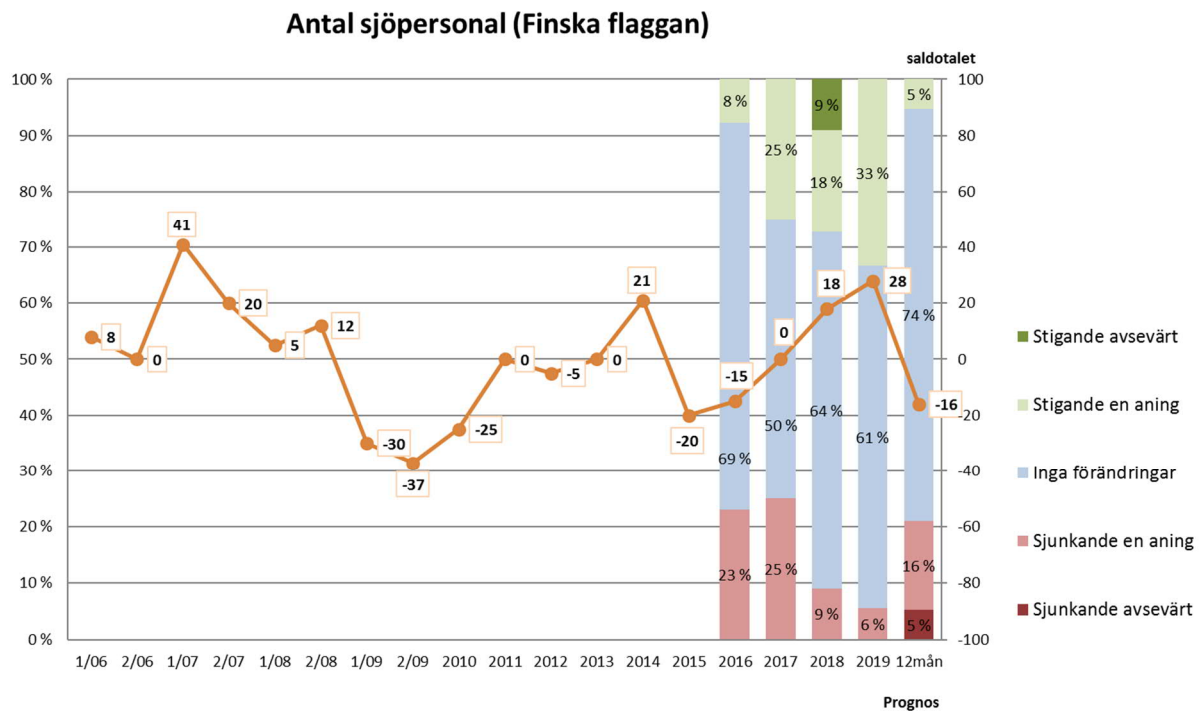


Bild 10.15. Antal sjöpersonal på finskflaggade fartyg (uppf. 2019 n=18, prognos 12 månader n=19).

Nettotalen som visar antalet sjöpersonal på fartyg som seglar under utländsk flagg har varit positiva förutom under ett år. År 2013 sjönk nettotalet till -44 poäng. Därefter har nettotalet varit antingen positivt eller 0. Under den pågående perioden har saldotalet ökat från noll till 13. Procentuellt sett uppgav 63 procent av deltagarna att läget är oförändrat, 25 procent att antalet sjöanställda har ökat något och 13 procent att antalet har minskat något.

Under följande granskningsperiod förutspås antalet sjöanställda igen öka något. Saldotalet för de kommande 12 månaderna är 25 och procentuellt sett anser majoriteten av deltagarna (75 procent) att läget förblir oförändrat och 25 procent att antalet sjöanställda på fartyg med annan än finländsk flagg ökar något.

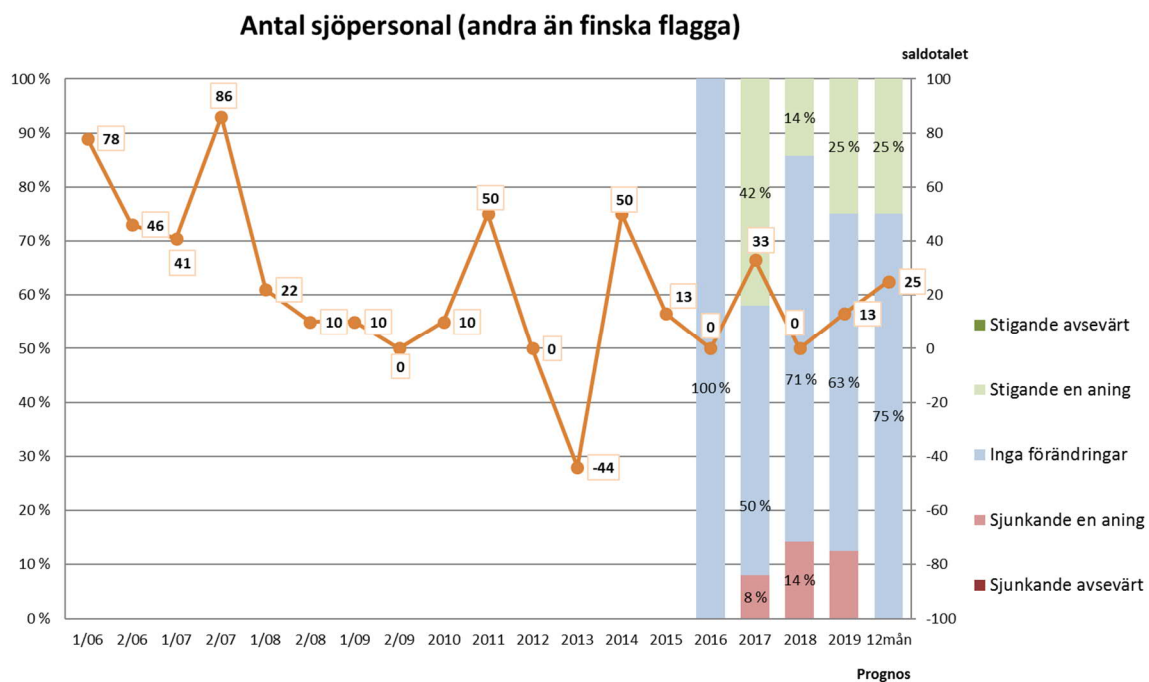


Bild 10.16. Antal sjöpersonal på de utflaggade fartygen (uppf. 2019 n=8, prognos 12 månader n=8).

## 11 HINDER FÖR REDERIERNAS UTVECKLING OCH TILLVÄXT

Frågorna i grupp C kartlade vilka faktorer rederierna upplever som hinder för tillväxt och utveckling. Bland alternativen fanns totalt 20 olika hinder, samt möjlighet att ange hinder som inte var listade. Man kunde kryssa för så många hinder som man ansåg nödvändiga (totalt 106 kryss). Alla hinder har inte samma värde och deltagarna ombads inte lista dem i viktighetsordning. Alla 20 rederier som deltog i årets barometerenkät besvarade denna fråga.

Bild 11.1. visar de fem hinder som rederierna anser mest står i vägen för företagets utveckling och tillväxt. För jämförelsens skull visar figuren också den procentuella fördelningen av fjolårets hinder för tillväxt. Det största hindret under den pågående perioden var den allmänna ekonomiska osäkerheten, som nämdes av 70 procent av deltagarna. Andra orosmoment för deltagarna var svårigheten att hitta kunnig sjöarbetskraft (60 procent) samt de ökade arbetskraftskostnaderna (60 procent). Bland deltagarna nämnde 35 procent otillräcklig efterfrågan, dålig prisutveckling och priset på finska flaggan som hinder för tillväxt och utveckling.

Priset på finska flaggan har förändrats märkbart under de tre senaste åren och det har efter en paus på flera år igen blivit ett betydande hinder för utveckling och tillväxt. Medan endast 16 procent av deltagarna såg det som ett hinder år 2017, hade motsvarande andel år 2019 ökat till 35 procent. Även frågan gällande uppgången i bunkerpriset har förändrats avsevärt under de senaste åren. Medan 59 procent såg den som ett betydande hinder under föregående period, hade motsvarande andel sjunkit till 30 procent under den gångna perioden. De övriga alternativa hindren för tillväxt och utveckling hade alla noterats av färre än 35 procent av deltagarna.

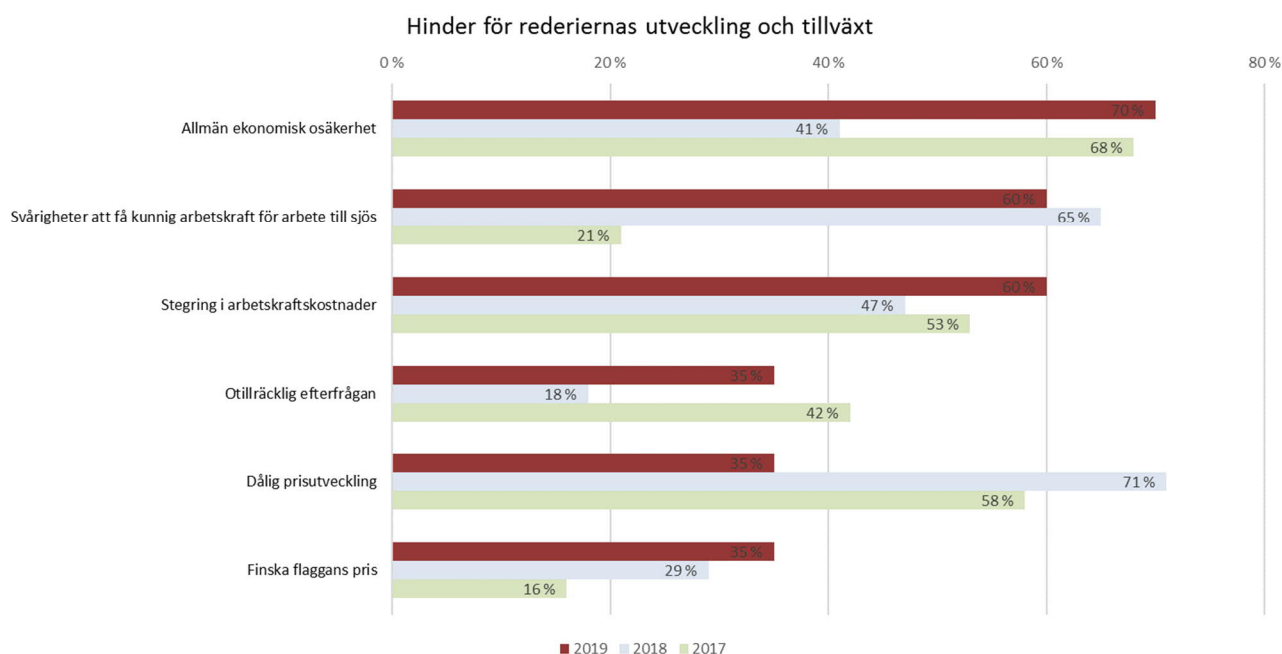


Bild 11.1. Hinder för rederiets tillväxt (2019 n=20, 2018 n=17, 2017 n=20).

## 12 FÖRÄNDRINGAR I VERKSAMHETSMILJÖN

I frågegrupp D behandlades förändringarna som har skett i verksamhetsmiljön.

### Finlands sjöfartspolitik (D1)

Med frågan undersökte man finska sjöfartspolitikens förutsättningar för rederiverksamhet. I den undersökta perioden har man använt föregående år liksom i alla tidigare barometrar. Lite annorlunda från andra teman kan man istället för att välja mellan fem alternativ välja mellan tre: förbättrad, oförändrad eller försämrad. I det här temat tittar man inte på verksamhetsmiljöns framtid.

Jämfört med år 2018 har saldotalet som beskriver sjöfartspolitikens förblivit på samma nivå, eftersom saldotalet bara har sjunkit en aning från -12 till -15 poäng. Bland deltagarna anser 65 procent att sjöfartspolitikens har hållit sig på samma nivå som föregående år, 10 procent att läget har förbättrats och 25 procent att läget har försämrats. Under barometerns historia har de negativa saldotalen varit betydligt vanligare än de positiva, men procentuellt sett har deltagarna ofta upplevt att sjöfartspolitikens varit oförändrad. Under de fem senaste granskningsperioderna har också saldotalet hållit sig på samma nivå.

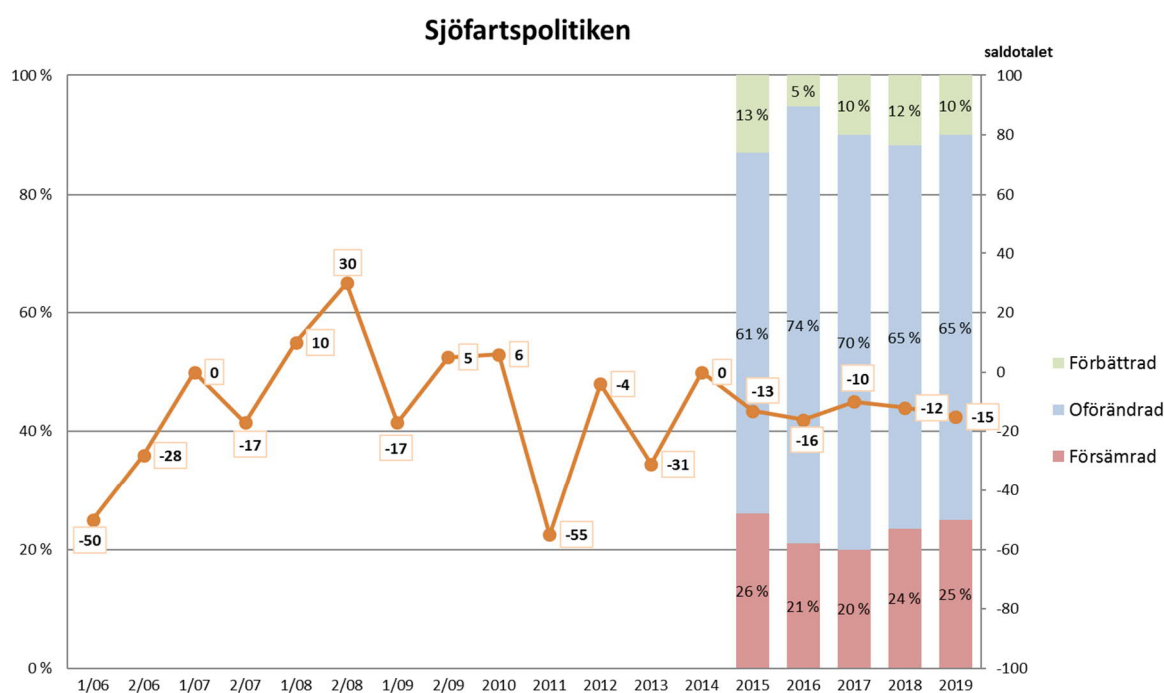


Bild 12.1. Sjöfartspolitik i Finland (uppf. 2019 n=20).

### De finländska rederiernas marknadsandel (D2)

Vid bedömningen av de finländska rederiernas marknadsandel har endast prognosen för de kommande 12 månaderna beaktats.

Under så gott som alla de år som barometern genomförts har förväntningarna varit negativa med tanke på utvecklingen av de finländska rederiernas marknadsandelar när det gäller transporter till och från Finland. Under de föregående perioderna (2017–2018) var saldotalet ändå positivt. Under de kommande 12 månaderna förutspås trenden igen gå neråt. Saldotalet för de kommande 12 månaderna är -26. Bland deltagarna tror 53 procent att marknadsandelen hålls oförändrad, 11 procent att den ökar något och 37 procent att den minskar något.

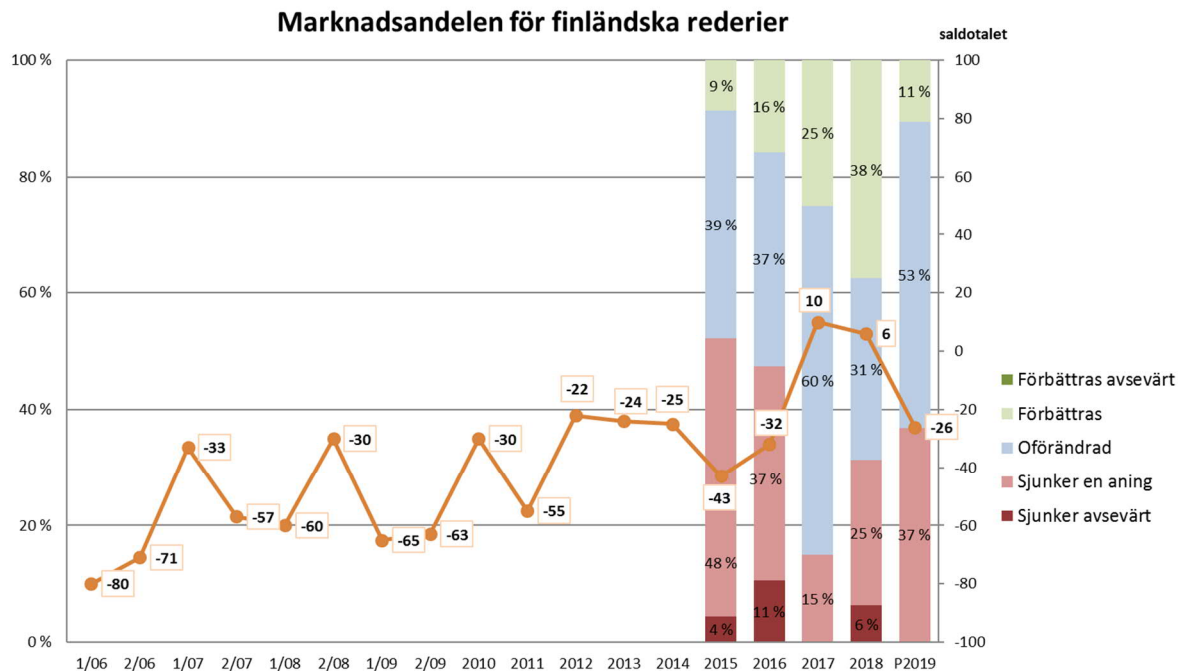


Bild 12.2. Marknadsandelen för finländska rederier (prognos 12 månader n=19).

Den långvariga konjunkturnedgången för de finländska rederiernas marknadsandel syns också i Traficom's statistik över utrikes sjötrafik (2019), som beskriver den procentuella andelen av alla sjötransporter sedan 1970 för fartyg under finsk flagg. När statistikföringen inleddes var andelen omkring hälften av alla godstrafik och som högst (56 procent) var den år 1975. Efter detta har andelen småningom minskat så att den idag är en knapp tredjedel av alla godstrafik.

Under den gångna granskningsperioden (2017–2018) minskade de finländska rederiernas andel från 33,9 procent till 32,8 procent. Det är ändå värt att notera att andelen har stabiliserat sig på omkring 30 procent under de senaste tio åren och under barometerns historia (2006–2019) har de finländska rederiernas andel av godstrafiken ökat från 27,7 procent till 32,8 procent. (Bild 12.3.)



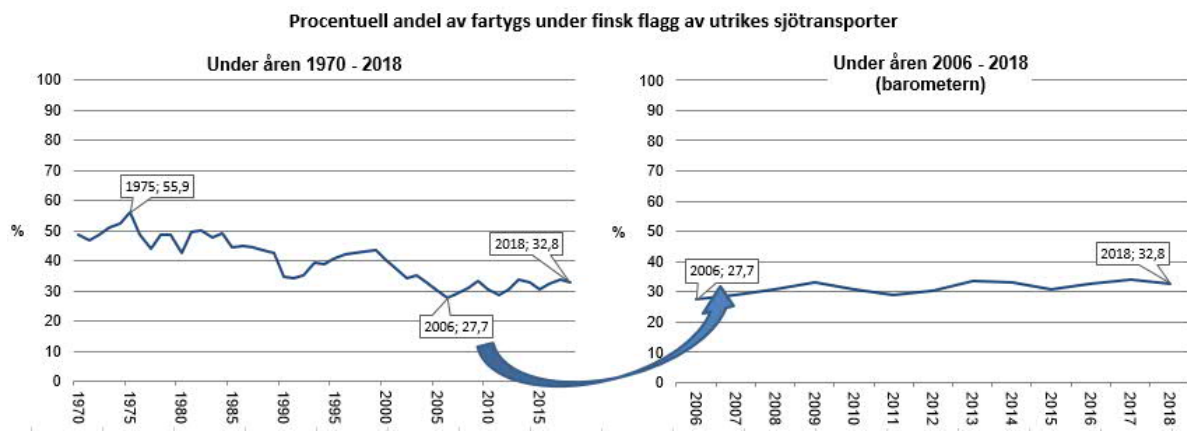


Bild 12.3. Procentuell andel av fartygs under finsk flagg av utrikes sjötransporter 1970-2018 och under barometerns historia (Trafikverket, 2019)

## 13 TEMAFRÅGOR

### TEMAFRÅGA I

Rederibarometerens temafråga är en fråga eller frågeserie med nytt tema varje år, som kartlägger deltagarnas åsikter om aktuella teman. I år gällde temafrågan den globala gränsen för svavelhalten i bränsle som träder i kraft år 2020. Temadelen innehöll två frågor, varav den första gällde deltagarnas egna rederier och den andra reglernas konsekvenser för hela Finlands sjötransporter.

Sedan början av 2015 har fartyg inom svavelkontrollområdet (SECA) använt bränsle som följer svaveldirektivet och innehåller en svavelhalt om högst 0,1 procent. Bestämmelser om begränsning av fartygens svavelutsläpp finns i MARPOL 73/78-konventionens förnyade bilaga om luftskydd (bilaga VI) som godkändes av IMO år 2008 och har verkställts genom EU:s svaveldirektiv. Syftet med reglerna är att minska svavelutsläpp från sjöfarten på känsliga havsområden och på så sätt minska utsläppens skadliga inverkan på miljön och människors hälsa. För tillfället övervakas svavelutsläpp på Östersjön, Nordsjön och i Engelska kanalen samt på ett havsområde runt Nordamerika (inklusive Hawaii) som sträcker sig 200 sjömil utanför kusten.

Reglerna för svavelutsläpp träder i kraft globalt år 2020 och då får fartygens bränsle ha en svavelhalt på högst 0,5 procent jämfört med nuvarande 3,5 procent. Fartygen kan uppfylla kraven genom att använda bränsle med låg svavelhalt, installera svaveltvättar eller övergå till alternativa bränslen, såsom flytande naturgas (LNG). På SECA-området förblir gränsen för bränslets svavelhalt 0,1 procent.

Den rådande situationen har tidigare upplevts som orättvis med tanke på konkurrensen, eftersom trafik på kontrollområdena har krävt olika metoder för sänkta svavelutsläpp, vilket man trodde skulle öka rederiernas kostnader. I verkligheten blev svaveldirektivets följder mindre än befarade, i synnerhet på grund av oljans prisutveckling.

I barometerens första temafråga efterfrågades vilka följder den nya globala regeln för svavelhalt har för rederierna, då kostnadsskillnaden mellan övervakningsområdena för svavelutsläpp och övriga havsområden utjämnas. Bland deltagarna anser en majoritet (80 procent) att regeln inte påverkar rederiets verksamhet. 15 procent tror att den nya regeln har en ganska positiv effekt och 5 procent anser att effekten blir ganska negativ.

Deltagarna ombads motivera sina svar i en öppen fråga. Som exempel nämndes vilka de positiva eller negativa följderna är eller hur regeln påverkar hela Finlands sjötransporter. De flesta av deltagarna väntar sig inga följder, eller åtminstone inte några följder som tydligt skulle bero på den globala begränsningen. Man nämnde också att bränsle som följer direktivet redan används, varvid de egna kostnaderna inte förändras jämfört med tidigare.

Som positiva följder sågs att begränsningen är viktig för den finländska exportindustrins relativa konkurrenskraft och att rederierna i framtiden befinner sig i en jämlik ställning när det gäller bränsle. En positiv följd gällande image som lyftes fram var att hela rederinäringen globalt satsar på en renare sjöfart, vilket påverkar bilden både för de egna kunderna och för övriga parter.

Bland de negativa följderna nämndes att priset på det tillåtna 0,5-procentiga bränslet kan stiga, och att problem med tillgången kan förekomma. I svaren betonades också att den regionala kostnadsskillnaden inte nödvändigtvis jämnas ut, vilket påverkas av tillgången på tungt bränsle som används i svaveltvättar i förhållande till 0,5-procentigt bränsle. Om rederiet tidigare har bedrivit verksamhet endast utanför SECA, så står man inför installation av svaveltvättar, vilket upplevdes som en kostnadsökande faktor.

## TEMAFRÅGA II

Som ett nytt element vid sidan av den årliga temafrågan har man i barometern satsat på en fråga som granskar ett visst tema under en femårsperiod. Temafråga II är en ny frågeserie i Rederibarometern. År 2018 tillfrågades rederierna för första gången om deras företagsansvar och miljövänlighet, och samma tema fortsatte även detta år. Temat kartlades genom både öppna och strukturerade frågor, som berörde både själva rederiet och även rederiernas uppfattning om hur befraktarna förhåller sig till ansvarsfullhet och miljövänlighet.

I det globala samhället har ansvarsfullhet blivit allt viktigare och företagen förutsätts förbinda sig allt mer vid en hållbar utveckling. Företagens hållbara verksamhet bidrar även till en positiv företagsbild och främjar konkurrenskraften. Utvecklingen av metoder som främjar hållbar utveckling och en förbättrad informationsgång mellan företagen och dess intressentgrupper ger företaget möjlighet att utnyttja sin hållbara verksamhet som en konkurrensfördel gentemot andra företag.

Företagets samhällsansvar har definierats som en frivillig verksamhet som stöder affärsverksamheten och styrs av företagets värderingar och mål. Inom sjöfartsbranschen handlar samhällsansvaret om bland annat miljö, säkerhet, arbetskraft, verksamhetens transparens samt ett ansvar som omfattar godset som fraktas och hela leveranskedjan. Rederierna är en del av en omfattande leveranskedja som sträcker sig ända från anskaffningen av råvaror till leverans av produkten till kunden.

Olika metoder har utvecklats för att stöda hållbar verksamhet, till exempel ResponSea, nätverket för hållbar sjöindustri, som Finlands sjöindustri förbundit sig till. Målet är att minska sjötrafikens miljöpåverkan, vidareutveckla företagen som goda och rättvisa arbetsplatser, följa upp leveranskedjans hållbarhet samt öka den cirkulära ekonomin och livscykeeffektiviteten i all verksamhet. I företagens processer strävar man efter att belasta miljön och människor så lite som möjligt och använda så lite råvaror som möjligt. ResponSea är kopplat till det samhälleliga åtagandet för hållbar utveckling 2050, ett centralt verktyg för genomförandet av FN:s handlingsplan för hållbar utveckling.

Med den öppna frågan om ansvarsfullhet ville man kartlägga vilka rederiets konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden är. De faktorer som nämndes oftast var miljövänlighet och att i allmänhet arbeta proaktivt som föregångare inom utvecklingen av miljöfrågor, till exempel gällande alternativa bränslen. I samband med miljöfrågor, men även kostnadseffektivitet, noterades en effektiv och optimal användning av tonnaget, vilket minskar bränsleutgifterna och därigenom kostnaderna. Övriga saker som lyftes fram var personalen och dess utbildning, speciellt i digitalisering och automatisering.

Ansvarsfullhet, flexibilitet, pålitlighet, kvalitet och hållbarhet anses vara konkurrensfördelar. Vissa upplever lokal närvaro och andra global verksamhet som konkurrensfördelar.

Faktorer gällande miljövänlighet och satsning på miljöfrågor i allmänhet lyftes oftare fram i årets svar jämfört med 2018.

Den andra temafrågan gällde om befraktarna uppskattar rederiernas ansvarsfullhet och miljövänlighet. Svarsalternativen var ja, nej och kan inte säga. Jämnt hälften av deltagarna ansåg att befraktarna uppskattar ansvarsfullhet och miljövänlighet, men nästan lika många (41 procent) var av motsatt åsikt. De resterande valde ingetdera alternativet.

Jämfört med föregående år ser situationen väldigt likadan ut.

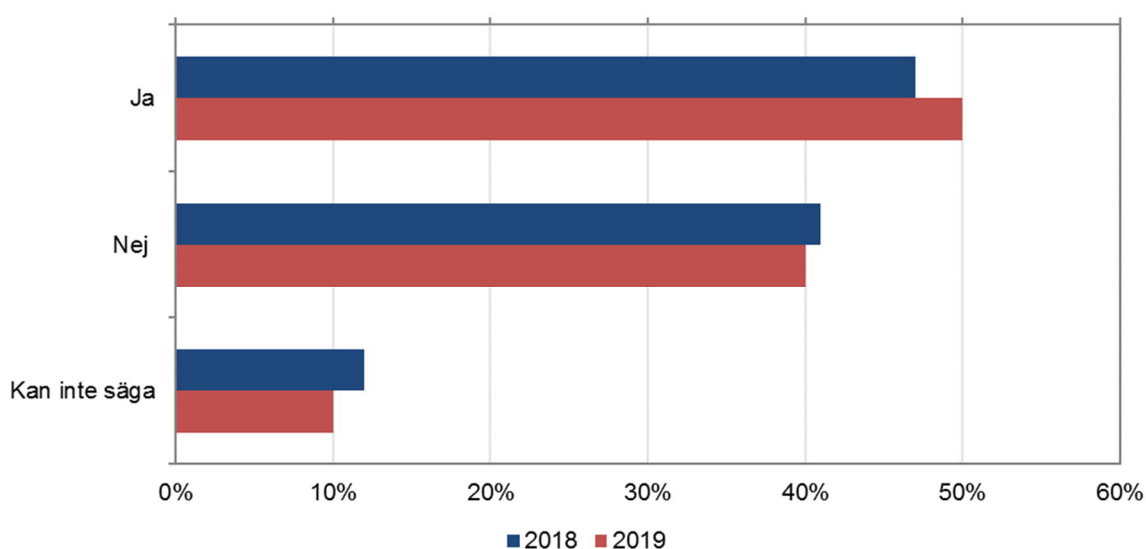


Bild 13.1. Är ansvarstagande och miljövänlighet sådant som avlastare värdesätter hos rederier? (2019 n=20, 2018 n=17)

Den tredje temafrågan gällde huruvida befraktarna beaktar en hållbar leveranskedja och om de är intresserade av rederiernas ansvarsfullhet. Liksom i den föregående frågan fördelade sig svaren ganska jämnt i två grupper. 40 procent anser att befraktarna intresserar sig för ansvarsfrågor medan en lika stor grupp på 40 procent anser att de inte gör det. Resterande 15 procent hade ingen specifik åsikt.

Även i denna fråga hade svaren inte förändrats nämnvärt sedan föregående år.

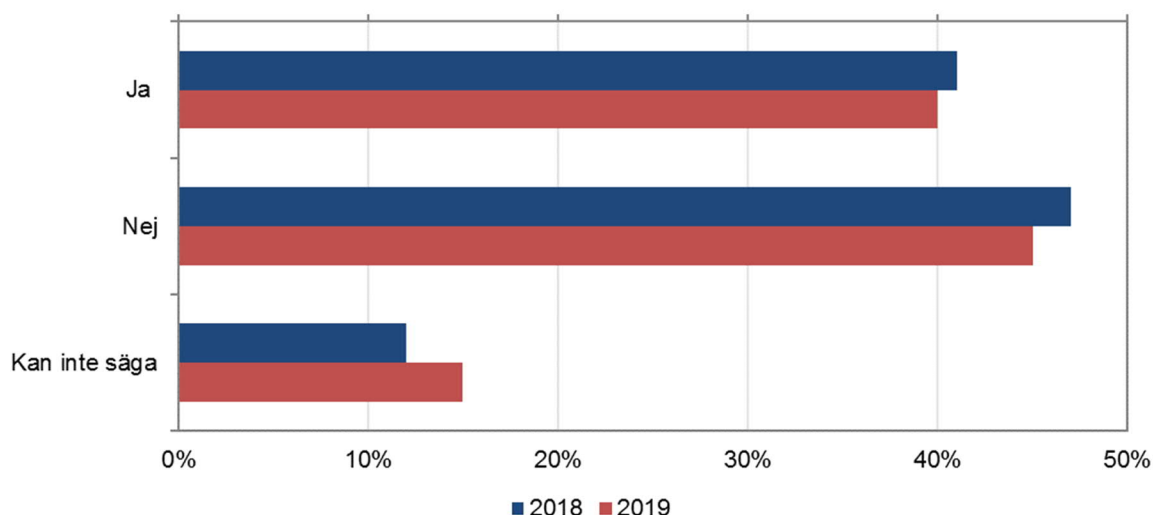


Bild 13.2 Anser ni att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande? (2019 n=20, 2018 n=2018)

Som en fortsättning på frågan om befraktarnas uppskattning av ansvarsfullhet och miljövänlighet frågades hur detta syns i befraktarnas verksamhet. I de öppna svaren framfördes två olika perspektiv.

Det ena är att befraktarna inte ännu är beredda att betala tillräckligt för ansvarsfullhet. Det andra perspektivet är att dessa frågor har börjat röna alltmer uppskattning även om förändringen precis har börjat och framskrider långsamt. Bakgrunden till detta är att intresset för transporternas miljöbelastning rent allmänt har ökat i hela transportbranschen. Företagsledarskap omfattar också allt mer ansvar som grundar sig på frivillighet vid sidan av de lagstadgade förpliktelserna, varvid man kan tala om näringslivets självreglering. En befraktare som agerar hållbart kan göra s.k. vetting-kontroller, som säkerställer att internationella normer följs, vilket kan avvika från de nationella myndigheternas krav.

Liksom föregående år så framfördes även i år två olika perspektiv: å ena sidan ansvarsfullhet och miljöpositivitet, å andra sidan oviljan att betala för kostnaderna som dessa medför.

## 14 SLUTSATSER

Rederibarometern publicerades för första gången år 2006. Utredningen under den gångna perioden visar vilka konjunkturer rederibranschen och sjöfartsbranschen allmänt har gått igenom under de här åren. I den största andelen av temana kan man se förenliga nedgångs- och uppgångskonjunkturer, även om undantag från den allmänna trenden har visats.

I bild 14.1 presenteras en allmän trend för rederibranschen. Här har de årliga medeltalen räknats för åtta olika temafrågor (avrundat till närmaste femtal) och utgående från dem skapat ett linjediagram. Den uppåtgående trenden som började 2006, som var det första året då barometern genomfördes, har fortsatt fram till slutet av år 2007. Därefter har en exceptionellt kraftig nedgång skett i samband med den ekonomiska recessionen vid årsskiftet 2008–2009. Under årets gång ses sedan ett snabbt uppsving och uppsvinget har i vissa fall varit kraftigare än nedgången under lågkonjunkturen. De högsta positiva nettotalen sågs år 2010 varefter en ny lågkonjunktur fick sin början och fortsatte fram till år 2014. Därefter ses en mer måttlig om dock jämn uppåtgående trend. Efter den lilla svackan år 2016 nåddes en ny positiv topp under perioden 2017, varefter den positiva trenden fortsatte ända till 2018.

Den allmänna nedgången som präglat den gångna perioden kan också ses i grafen över medelvärden. Saldotalet för konjunkturväxlingar är -15. Även den kommande perioden ses som aningen negativ: prognosens saldotal är samma som för den gångna perioden, dvs. -15.



Bild 14.1. Sjöfarts- och rederibranschens konjunkturväxling 2006-2019 och prognos.

Övriga temaområdena, som inte är med i det föregående diagrammet, följer huvudsakligen helt egna trender även om några likheter kan skönjas.

Konkurrensen på sjötransportmarknaden har under hela barometerns historia varit negativ, vilket visar att konkurrensen är ständigt närvarande. Den gångna perioden medför ingen förändring, eftersom konkurrensen fortfarande är hård. Alltsedan barometerns första granskningsperiod har de finskflaggade fartygens andel av godstrafiken mellan Finland och utlandet legat runt 30 procent och under

barometerns historia (2006–2018) har de finländska rederiernas andel av godstrafiken ökat från 27,7 procent till 32,8 procent. (Se figur 5.3.).

Sjöfartens fraktpriser har efter nedgången år 2009 fluktuerat uppåt och nedåt årligen. Från slutet av 2008 till år 2017 har saldotalen varit negativa. Under åren 2017–2018 var saldotalet positivt men under den gångna perioden är sjötrafikens fraktpriser igen på nedgång enligt saldotalet. År 2015 kulminerade det sjunkande bunkerpriset i ett saldotal på 45. Efter detta har saldotalet sjunkit och saldotalet förblir negativt även under den gångna perioden. Trots att saldotalet fortfarande är negativ, anser majoriteten av deltagarna under den gångna perioden ändå att bunkerpriset har slutat stiga och stannat på samma nivå.

Saldotalet för besättningskostnader på fartyg under finsk flagg har förblivit negativt under hela barometerns historia och den gångna perioden medför inga förändringar. Under de fem senaste åren har saldotalet fluktuerat uppåt och nedåt. Även besättningskostnaderna på utländska fartyg har ökat under nästan hela barometerns historia, och situationen förutspås fortsätta.

Sjöfartspolitikens utveckling har till skillnad från övriga grafer beskrivits på en skala i tre steg, enligt vilken politiken har förbättrats, varit oförändrad eller försämrats. Saldotalen har fluktuerat på båda sidor om nollstrecket. Saldotalet för sjöfartspolitik ligger på samma nivå som under föregående period, eftersom talet sjunkit bara en aning.

Rederibarometerns temafråga är en fråga med nytt tema varje år, som kartlägger deltagarnas åsikter om aktuella teman. I år gällde temafrågan den globala gränsen för svavelhalten i bränsle som träder i kraft år 2020. Genom frågan ville man kartlägga vilka följder den nya globala regeln för svavelhalt har för rederierna samt reglernas konsekvenser för hela Finlands sjötransporter. Bland deltagarna ansåg en majoritet (80 procent) att regeln inte påverkar rederiets verksamhet.

Temafråga II är en ny frågeserie i Rederibarometern. I avsnittet temafråga II granskas ett visst tema över en femårsperiod. I år fortsätter temafråga II på föregående års tema och behandlar rederiernas företagsansvar samt miljövänlighet. Liksom under föregående år fick temafrågans svar en stor spridning och läget är oförändrat. Svaren visar att rederierna fortfarande är ganska osäkra på om företagsansvar och miljövänlighet påverkar konkurrensläget, samt om dessa värderingar påverkar befraktarnas verksamhet. Det bör ändå noteras att svaren lyfter fram företag som redan nu är ytterst medvetna om frågor gällande företagsansvar och miljövänlighet.

## LÄHTEET /KÄLLOR

Bunkerworld-tilastot. Bunkerworld Index. [haettu 12.11.2019] Saatavissa: <http://www.bunkerworld.com/prices/index/bwi>

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (2019). Suomen virallinen tilasto (SVT): Kauppalaivaston kuukausitilasto 3/2019 [verkkajulkaisu]. Helsinki: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom [viitattu: 11.11.2019]. Saantitapa: <https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Kauppalaivasto-maaliskuu-2019.pdf>

Liikenne- ja viestintävirasto Traficom (2019). Suomen virallinen tilasto (SVT): Ulkomaan meriliikennetilasto 2018 [verkkajulkaisu]. Helsinki: Liikenne- ja viestintävirasto Traficom [viitattu: 10.11.2019]. Saantitapa: [https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Ulkomaan\\_Meriliikenteen\\_2018\\_vuosijulkaisu.pdf](https://www.traficom.fi/sites/default/files/media/file/Ulkomaan_Meriliikenteen_2018_vuosijulkaisu.pdf)

Turun Yliopiston Merenkulkualan koulutus -ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B208/2017, Minna Alhosalo. Varustamobarometri 2017- Rederibarometern 2017. Turku. Saantitapa: [https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Julkaisut/B208\\_Varustamobarometri-Rederibarometern-2017.pdf](https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Julkaisut/B208_Varustamobarometri-Rederibarometern-2017.pdf)

Turun Yliopiston Merenkulkualan koulutus -ja tutkimuskeskuksen julkaisuja B209/2018, Jenny Katila. Varustamobarometri 2018- Rederibarometern 2018. Turku. Saantitapa: [https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Julkaisut/B209\\_Varustamobarometri-Rederibarometern\\_2018.pdf](https://www.utu.fi/sites/default/files/media/MKK/Julkaisut/B209_Varustamobarometri-Rederibarometern_2018.pdf)



## LIITE / BILAGA

### Kyselylomake

#### A. Taustatiedot

Varustamolla tarkoitetaan, konsernin ollessa kyseessä, konsernin varustamotoimintoja. Mikäli konserniin kuuluu useita varustamotoimintaa harjoittavia tytäryrityksiä, ilmoittakaa ensisijaisesti edustamanne organisaation tiedot, ei koko konsernin tietoja.

##### A1. Vastaajan tiedot

Varustamon / tytärvastamon nimi

Vastaajan nimi

Asema

##### A2. Varustamonne pääasiallinen liikennemuoto

- ☐ Linjaliikenne  
☐ Hakurahtiliikenne (aika- ja/tai matkarahtaus)  
☐ Muu

##### A3. Varustamonne pääasiallinen tavaraliikenne

- ☐ Kuivabulk  
☐ Nestebulk  
☐ Kappaletavara

##### A4. Mitä suurusluokkaa varustamonne liikevaihto on?

- ☐ alle 10 MEUR  
☐ 10–50 MEUR  
☐ 50–100 MEUR  
☐ yli 100 MEUR

##### A5. Mitä suurusluokkaa varustamonne työntekijämäärä on?

- ☐ alle 20  
☐ 20–50  
☐ 50–100  
☐ 100–200  
☐ yli 200

##### A6. Varustamon tonnisto

- ☐ Varustamolla on ainoastaan omaa tonnistoa  
☐ Varustamolla on sekä omaa että vuokrattua tonnistoa  
☐ Varustamolla on ainoastaan vuokrattua tonnistoa  
☐ Varustamolla ei ole omaa eikä vuokrattua tonnistoa

##### A7. Varustamon lippuvaltiot

Varustamonne operoimien alusten määrä (kpl) lippuvaltioittain:

Aluksia/lippu	Ro-ro / ropax	Konttialus	Kuivabulk	Nestebulk
	kappalemäärä			
Suomen lippu				
EU-lippu				
Muu				

#### B. Nykytilanne ja tulevaisuus - Yleisesti Suomen varustamoalaa koskevat kysymykset

##### Suhdanteet

B1a. Ovatko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteet viimeisen vuoden aikana viimeisellä vuodella tarkoitetaan kyselyssä mennyttä 12 kuukauden jaksoa, EI kalenterivuotta.

- ☐ Parantuneet huomattavasti  
☐ Parantuneet jonkin verran  
☐ Pysyneet ennallaan  
☐ Huonontuneet jonkin verran  
☐ Huonontuneet huomattavasti

B1b. Odotatteko merikuljetusmarkkinoiden suhdanteiden seuraavan vuoden aikana seuraavalla vuodella tarkoitetaan kyselyssä seuraavaa 12 kuukauden jaksoa, EI kalenterivuotta.

- ☐ Parantuvan huomattavasti
- ☐ Parantuvan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Huonontuvan jonkin verran
- ☐ Huonontuvan huomattavasti

#### Tuotanto/Kysyntä

B2a. Onko kuljetuskysyntä Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

- ☐ Kasvanut huomattavasti
- ☐ Kasvanut jonkin verran
- ☐ Pysynyt ennallaan
- ☐ Huonontunut jonkin verran
- ☐ Huonontunut huomattavasti

B2b. Odotatteko kuljetuskysynnän Itämeren/Pohjanmeren merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

- ☐ Kasvavan huomattavasti
- ☐ Kasvavan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Huonontuvan jonkin verran
- ☐ Huonontuvan huomattavasti

B3a. Odotatteko VIENTIkuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

- ☐ Kasvavan huomattavasti
- ☐ Kasvavan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Vähentyvän jonkin verran
- ☐ Vähentyvän huomattavasti

B3b. Odotatteko TUONTIkuljetusten määrän seuraavan vuoden aikana Suomen meriliikenteessä

- ☐ Kasvavan huomattavasti
- ☐ Kasvavan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Vähentyvän jonkin verran
- ☐ Vähentyvän huomattavasti

#### Kilpailu

B4a. Onko kilpailu merikuljetusmarkkinoilla viimeisen vuoden aikana

- ☐ Kiristynyt huomattavasti
- ☐ Kiristynyt jonkin verran
- ☐ Pysynyt ennallaan
- ☐ Vähentynyt jonkin verran
- ☐ Vähentynyt huomattavasti

B4b. Odotatteko kilpailun merikuljetusmarkkinoilla seuraavan vuoden aikana

- ☐ Kiristyvän huomattavasti
- ☐ Kiristyvän jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Vähentyvän jonkin verran
- ☐ Vähentyvän huomattavasti

#### Hinnat

B5a. Ovatko merikuljetusrahtien hinnat viimeisen vuoden aikana

- ☐ Nousseet oleellisesti
- ☐ Nousseet jonkin verran
- ☐ Pysyneet ennallaan
- ☐ Laskeneet jonkin verran
- ☐ Laskeneet huomattavasti

B5b. Odotattekko merikuljetusrahtien hintojen seuraavan vuoden aikana

- ☐ Nousevan oleellisesti
- ☐ Nousevan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Laskevan jonkin verran
- ☐ Laskevan huomattavasti

#### Kustannukset

B6a. Onko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinta viimeisen vuoden aikana

- ☐ Noussut oleellisesti
- ☐ Noussut jonkin verran
- ☐ Pysynyt ennallaan
- ☐ Laskenut jonkin verran
- ☐ Laskenut huomattavasti

B6b. Odotattekko pääasiassa käyttämänne polttoaineen hinnan seuraavan vuoden aikana

- ☐ Nousevan oleellisesti
- ☐ Nousevan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Laskevan jonkin verran
- ☐ Laskevan huomattavasti

B7a. Ovatko miehistökustannukset varustamoalalla lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousseet oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousseet jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyneet ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskeneet jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskeneet huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

B7b. Odotattekko miehistökustannusten varustamoalalla lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

	Suomen lippu	Muu lippu
Nousevan oleellisesti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Nousevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Pysyvän ennallaan	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan jonkin verran	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>
Laskevan huomattavasti	<input type="checkbox"/>	<input type="checkbox"/>

#### Investoinnit

B8a. Oletattekko, että varustamoalalla Suomen ja ulkomaiden välisessä liikenteessä investoinnit kalustoon (uudisrakennukset ja second-hand alusten osto) seuraavan kahden vuoden aikana

- ☐ Kasvavat huomattavasti
- ☐ Kasvavat jonkin verran
- ☐ Pysyvät ennallaan
- ☐ Vähentyvät jonkin verran
- ☐ Vähentyvät huomattavasti

Omaa varustamoanne koskevat kysymykset

#### Liikevaihto

B9a. Onko varustamonne liikevaihto viimeisen vuoden aikana

- ☐ Noussut oleellisesti
- ☐ Noussut jonkin verran
- ☐ Pysynyt ennallaan
- ☐ Laskenut jonkin verran
- ☐ Laskenut huomattavasti

B9b. Odotattekko varustamonne liikevaihdon seuraavan vuoden aikana

- ☐ Nousevan oleellisesti
- ☐ Nousevan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Laskevan jonkin verran
- ☐ Laskevan huomattavasti

Kapasiteetti

B10a. Onko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöaste viimeisen vuoden aikana

- ☐ Noussut oleellisesti
- ☐ Noussut jonkin verran
- ☐ Pysynyt ennallaan
- ☐ Laskenut jonkin verran
- ☐ Laskenut huomattavasti

B10b. Odotattekko varustamonne alusten kapasiteetin käyttöasteen seuraavan vuoden aikana

- ☐ Nousevan oleellisesti
- ☐ Nousevan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Laskevan jonkin verran
- ☐ Laskevan huomattavasti

Henkilöstö

B11a. Onko varustamonne merihenkilöstön määrä lippuvaltioittain viimeisen vuoden aikana

- |                        | Suomen lippu             | Muu lippu                |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Noussut oleellisesti   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Noussut jonkin verran  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Pysynyt ennallaan      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laskenut jonkin verran | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laskenut huomattavasti | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

B11b. Odotattekko varustamonne merihenkilöstön määrän lippuvaltioittain seuraavan vuoden aikana

- |                        | Suomen lippu             | Muu lippu                |
|------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Nousevan oleellisesti  | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Nousevan jonkin verran | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Pysyvän ennallaan      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laskevan jonkin verran | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Laskevan huomattavasti | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

C Kasvun esteet

C1. Näettekö jonkun tai joidenkin seuraavista tekijöistä olevan varustamonne toiminnan kehittymisen tai kasvun esteenä (voitte valita useamman kuin yhden vaihtoehdon)

- ☐ Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus meripuolella
- ☐ Osaavien työntekijöiden saannin vaikeus maapuolella
- ☐ Työvoimakustannusten nousu
- ☐ Bunkkerin hinnan nousu
- ☐ Charter-kustannusten nousu
- ☐ Pääomakustannusten nousu
- ☐ Muiden kustannusten nousu
- ☐ Kapasiteetin / kaluston rajallisuus
- ☐ Kysynnän riittämättömyys
- ☐ Kilpailun lisääntyminen
- ☐ Huono hintakehitys
- ☐ Talouden yleinen epävarmuus
- ☐ Toiminnan rahoitus ja vakuuspula
- ☐ Ympäristöasioihin liittyvät säädösvaatimukset
- ☐ Muut säädösvaatimukset, mitkä
- ☐ Suomen lipun hinta

- ☐ Väylämaksujen nykytaso
- ☐ Väylämaksujärjestelmän rakenne
- ☐ Luotsausmaksujen taso
- ☐ Jokin muu, mikä
- ☐ Ei erityisiä esteitä kehittymiselle tai kasvulle

#### D. Toimintaympäristön muutokset

D1. Suomen merenkulupolitiikka on varustamotoiminnan edellytysten kannalta viimeisen vuoden aikana

- ☐ Parantunut
- ☐ Säilynyt ennallaan
- ☐ Huonontunut

Perustelu:

D2. Odotatko suomalaisten varustamojen markkinaosuuden kuljetuksista Suomeen/Suomesta seuraavan vuoden aikana

- ☐ Nousevan huomattavasti
- ☐ Nousevan jonkin verran
- ☐ Pysyvän ennallaan
- ☐ Laskevan jonkin verran
- ☐ Laskevan huomattavasti

#### E. Teemakysymys

##### TEEMAKYSYMYS I

E1. Millainen vaikutus uudella globaalilla rikkipitoisuuden säädöksellä on varustamollenne, kun rikkipäästöjen valvonta-alueiden ja muiden merialueiden välillä vallinnut kustannusero tasaantuu?

- ☐ Erittäin positiivinen vaikutus
- ☐ Melko positiivinen vaikutus
- ☐ Ei vaikutusta
- ☐ Melko negatiivinen vaikutus
- ☐ Erittäin negatiivinen vaikutus

E2. Perustelut (esimerkiksi mitkä positiiviset/negatiiviset vaikutukset ovat tai miten säädös mielestänne vaikuttaa koko Suomen merikuljetuksiin)

##### TEEMAKYSYMYS II

E3. Mitkä asiat ovat mielestänne varustamonne kilpailuetuja merikuljetusmarkkinoilla?

E4. Onko vastuullisuus ja ympäristöystävällisyys asioita joita rahdinantajat arvostavat varustamoissa?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei
- ☐ En osaa sanoa

E5. Ottavatko rahdinantajat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta?

- ☐ Kyllä
- ☐ Ei
- ☐ En osaa sanoa

Kommentteja. Miten tämä näkyy rahdinantajien toiminnassa? Erityisesti, jos arvioitte että rahdinantajat ottavat mielestänne huomioon vastuullisen toimitusketjun ja ovat kiinnostuneita varustamoiden vastuullisuudesta?

## Frågeformulär

### A. Bakgrundsuppgifter

Är det fråga om koncern, står "rederiet" för koncernens rederiverksamhet. Ifall det inom koncernen finns flera dotterbolag som idkar rederiverksamhet, var god och uppgi information om den organisation Ni representerar, inte information om hela koncernen.

#### A1. Kontaktuppgifter

Rederiets namn/Dotterrederiets namn

Svararens namn

Titel

#### A2. Rederiets huvudsakliga trafikform

- ☐ Linjetrafik  
☐ Trampfart (tids- och/eller resebefraktning)  
☐ Annan

#### A3. Rederiets huvudsakliga godstrafik

- ☐ Torrbulk  
☐ Vätbulk  
☐ Styckegods

#### A4. Hur stor omsättning har ert rederi?

- ☐ mindre än 10 MEUR  
☐ 10 - 50 MEUR  
☐ 50 - 100 MEUR  
☐ större än 100 MEUR

#### A5. Hur många anställda har ert rederi?

- ☐ under 20  
☐ 20 - 50  
☐ 50 - 100  
☐ 100 - 200  
☐ över 200

#### A6. Rederiets tonnage

- ☐ Rederiet har enbart eget tonnage  
☐ Rederiet har både eget och chartrat tonnage  
☐ Rederiet har endast chartrat tonnage  
☐ Rederiet har varken eget eller chartrat tonnage

#### A7. Rederiets flaggstater

Antalet fartyg som ert rederi opererar enligt flaggstat:

Fartyg/flagga	Ro-ro/ Ropax	Containerfartyg	Torrbulk	Vätbulk
	antal			
Finska flaggan				
EU-flaggan				
Övriga				

### B. Nuläge och framtid

Allmänna frågor om rederibranschen i Finland

#### Konjunkturer

B1a. Har konjunkturerna inom sjötransportmarknader under de senaste året

Med det senaste året avses i enkäten de tolv senaste månaderna, INTE kalenderår.

- ☐ Förbättrats avsevärt  
☐ Förbättrats i viss mån  
☐ Inte förändrats  
☐ Försämrats i viss mån  
☐ Försämrats avsevärt

B1b. Tror Ni att konjunkturerna inom sjötransportmarknader under det följande året  
Med det följande året avses i enkäten de tolv följande månaderna, INTE kalenderår.

- ☐ Skall förbättras avsevärt
- ☐ Skall förbättras i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall försämrans i viss mån
- ☐ Skall försämrans avsevärt

#### Produktion/Efterfrågan

B2a. Har efterfrågan på transportmarknaden i Östersjön/Nordsjön under det följande året

- ☐ Ökat avsevärt
- ☐ Ökat i viss mån
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Minskat i viss mån
- ☐ Minskat avsevärt

B2b. Tror Ni att efterfrågan på transportmarknaden i Östersjön/Nordsjön under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

B3a. Tror Ni att mängden av EXPORTtransporterna i Finlands sjötrafik under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

B3b. Tror Ni att mängden av IMPORTtransporterna i Finlands sjötrafik under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

#### Konkurrens

B4a. Har konkurrensen på sjötransportmarknaden under det senaste året

- ☐ Ökat avsevärt
- ☐ Ökat i viss mån
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Minskat i viss mån
- ☐ Minskat avsevärt

B4b. Tror Ni att konkurrensen på sjötransportmarknaden under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

#### Priser

B5a. Har priserna på sjötransportfrakter under det senaste året

- ☐ Ökat avsevärt
- ☐ Ökat i viss mån
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Sänkts i viss mån
- ☐ Sänkts avsevärt

B5b. Tror Ni att priserna på sjötransportsfrakter under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

#### Kostnader

B6a. Har priset på den bränslejakvalitet ("bunkern") som Ni använder under det senaste året

- ☐ Ökat avsevärt
- ☐ Ökat i viss mån
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Minskat i viss mån
- ☐ Minskat avsevärt

B6b. Tror Ni att priset på den bränslejakvalitet ("bunkern") som Ni använder under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

B7a. Har besättningskostnaderna inom rederibranschen enligt flaggstat under det senaste året

- |                    | Finska flaggan           | Annan flagga             |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ökat avsevärt      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ökat i viss mån    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Inte förändrats    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Minskat i viss mån | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Minskat avsevärt   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

B7b. Tror Ni att besättningskostnaderna inom rederibranschen enligt flaggstat under det följande året

- |                         | Finska flaggan           | Annan flagga             |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Skall öka avsevärt      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Skall öka i viss mån    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Inte skall förändras    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Skall minska i viss mån | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Skall minska avsevärt   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### Investeringar

B8a. Tror Ni att investeringarna i transporthmateriel (nybyggen och köp av second handfartyg) inom rederibranschen, i trafik mellan Finland och utland under de följande 2 åren

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

#### Frågor om det enskilda rederiet

##### Omsättning

B9a. Har omsättningen i ert rederi under det senaste året

- ☐ Ökat avsevärt
- ☐ Ökat i viss mån
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Minskat i viss mån
- ☐ Minskat avsevärt



B9b. Tror Ni att omsättningen i ert rederi under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

#### Kapacitet

B10a. Har utnyttjandegraden av kapaciteten hos rederiets fartyg under det senaste året

- ☐ Ökat avsevärt
- ☐ Ökat i viss mån
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Minskat i viss mån
- ☐ Minskat avsevärt

B10b. Tror Ni att utnyttjandegraden av kapaciteten hos rederiets fartyg under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

#### Personal

B11a. Har sjöpersonalen i ert rederi enligt flaggstat under det senaste året

- |                    | Finska flaggan           | Annan flagga             |
|--------------------|--------------------------|--------------------------|
| Ökat avsevärt      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Ökat i viss mån    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Inte förändrats    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Minskat i viss mån | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Minskat avsevärt   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

B11b. Tror Ni att sjöpersonalen i ert rederi enligt flaggstat under det följande året

- |                         | Finska flaggan           | Annan flagga             |
|-------------------------|--------------------------|--------------------------|
| Skall öka avsevärt      | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Skall öka i viss mån    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Inte skall förändras    | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Skall minska i viss mån | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |
| Skall minska avsevärt   | <input type="checkbox"/> | <input type="checkbox"/> |

#### C Tillväxthinder

C1. Anser Ni att någon eller några av följande faktorer hindrar er rederiverksamhet att utvecklas eller växa (Ni kan välja mer än ett alternativ)

- ☐ Svårigheter att få kunnig arbetskraft för arbete till sjöss
- ☐ Svårigheter att få kunnig arbetskraft för arbete i land
- ☐ Stegring i arbetskraftskostnader
- ☐ Höjning av bunkerpriset
- ☐ Stegring i charterkostnader
- ☐ Stegring i kapitalkostnader
- ☐ Stegring i övriga kostnader
- ☐ Brist på kapacitet/fartyg
- ☐ Otillräcklig efterfrågan
- ☐ Ökad konkurrens
- ☐ Dålig prisutveckling
- ☐ Allmän ekonomisk osäkerhet
- ☐ Verksamhetens finansiering och brist på garantier
- ☐ Bestämmelsekrav inom miljöskyddet
- ☐ Andra bestämmelsekrav

- ☐ Finska flaggans pris
- ☐ Farledsavgifternas nuvarande nivå
- ☐ Farledsavgiftssystemets struktur
- ☐ Lotsningsavgifternas nivå
- ☐ Något annat, vad
- ☐ Inga speciella hinder för utvecklingen och tillväxten

Motivering:

#### D. Förändringar i verksamhetsomgivningen

D1. Finlands sjöfartspolitik har under det senaste året när det gäller förutsättningarna att idka rederiverksamhet

- ☐ Förbättrats
- ☐ Inte förändrats
- ☐ Försämrats

Motivering:

D2. Tror Ni att de finländska rederiernas marknadsandel av transporterna till/från Finland under det följande året

- ☐ Skall öka avsevärt
- ☐ Skall öka i viss mån
- ☐ Inte skall förändras
- ☐ Skall minska i viss mån
- ☐ Skall minska avsevärt

#### E. Temafrågor

##### TEMAFRÅGA I

E1. Vilken effekt har den nya globala kraven på svavelhalten på ert rederi när kostnadsskillnaden mellan svavelkontrollområden och andra havsområden utjämnas?

- ☐ Mycket positiv effekt
- ☐ En ganska positiv effekt
- ☐ Ingen effekt
- ☐ En ganska negativ effekt
- ☐ Mycket negativ effekt

E2. Motivering (t. ex. vilka positiva/negativa effekter eller hur tror ni att bestämmelsen påverkar hela Finlands sjötransporter)

##### TEMAFRÅGA II

E3. Vilka anser ni ert rederis konkurrensfördelar på sjötransportmarknaden vara?

E4. Är ansvarstagande och miljövänlighet sådant som avlastare värdesätter hos rederier?

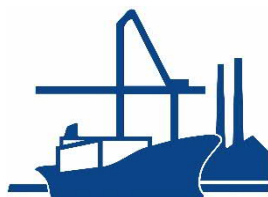
- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Kan inte säga

E5. Anser ni att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande?

- ☐ Ja
- ☐ Nej
- ☐ Kan inte säga

Motivering. Hur märks detta i avlastarnas verksamhet? Speciellt, om Ni uppskattar att avlastare beaktar en ansvarstagande leveranskedja och intresserar sig för rederiernas ansvarstagande?





Turun yliopiston Brahea-keskus  
MERENKULKUALAN KOULUTUS- JA TUTKIMUSKESKUS

FI-20014 TURUN YLIOPISTO

[www.utu.fi/mkk](http://www.utu.fi/mkk)



**TURUN  
YLIOPISTO**